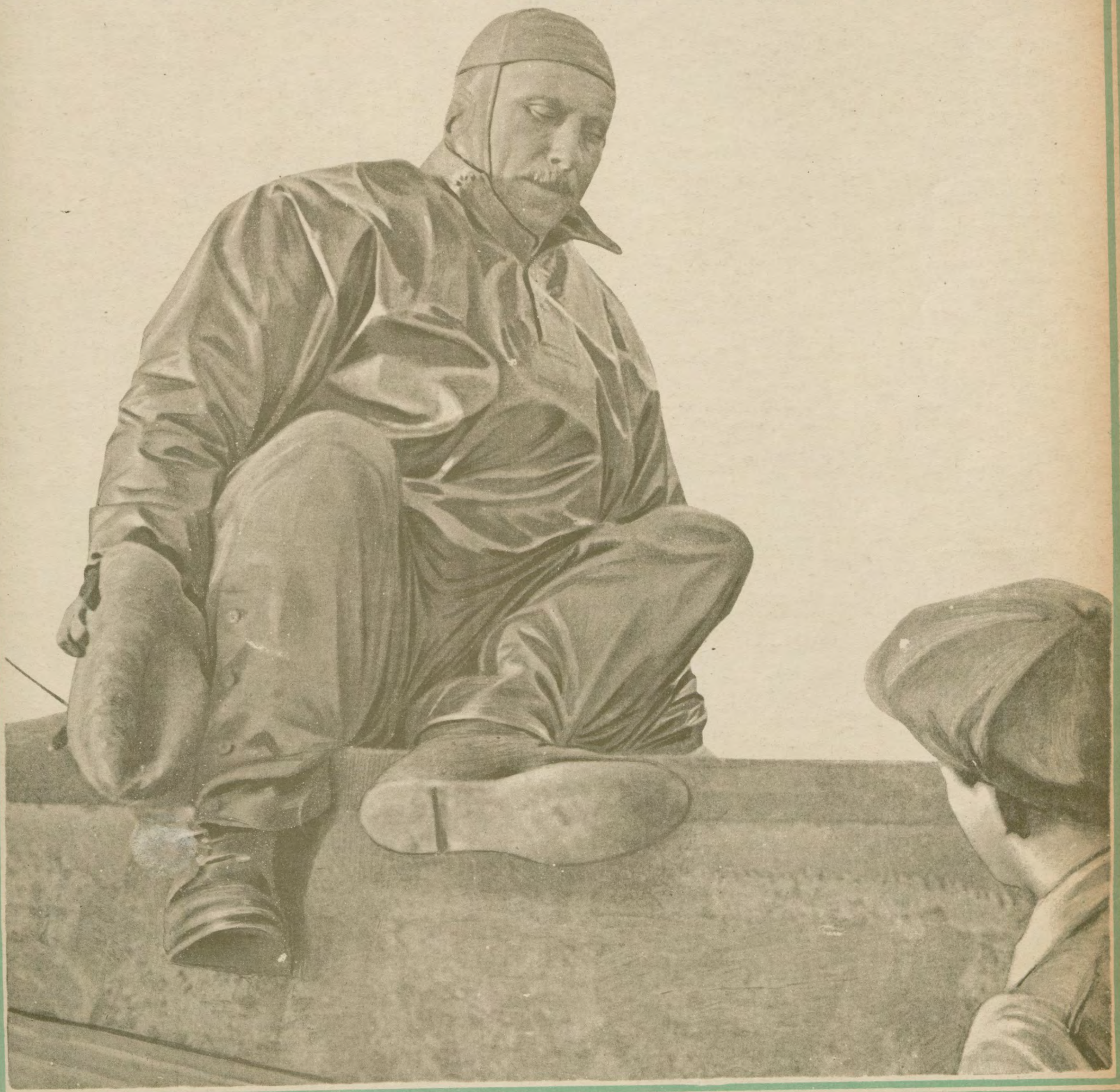
16e Année. — N° 793 Le numéro : 50 centimes EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70 29 Novembre 1913. — Tous les Samedis

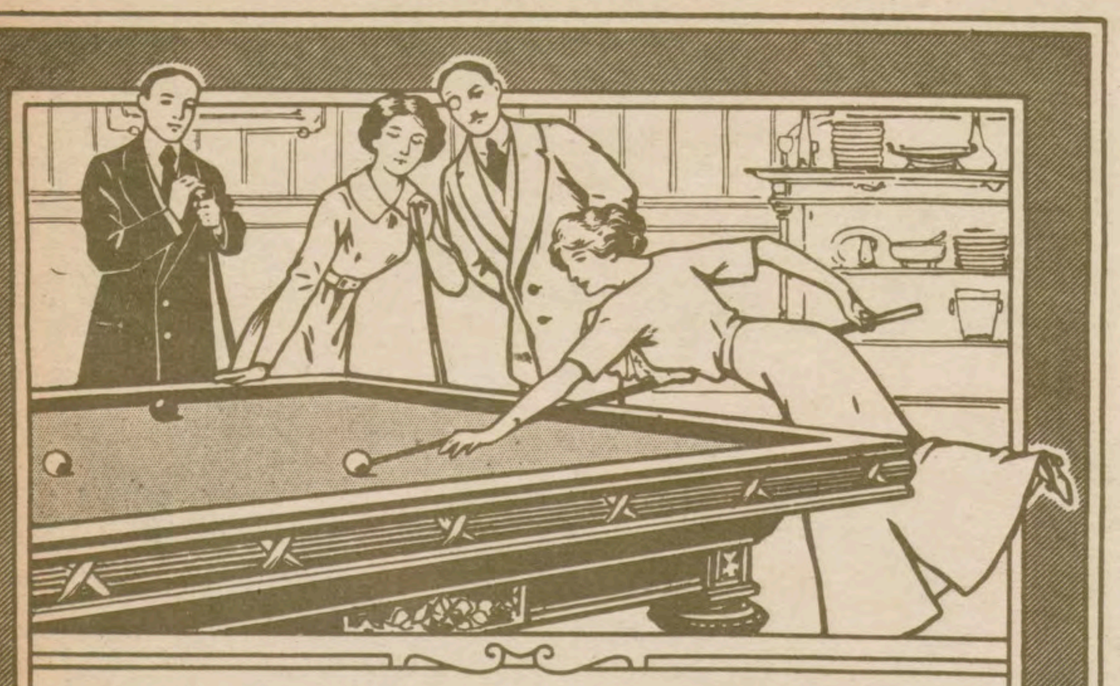
VIE AU GRAND AIR



EMMANUEL HÉLEN ET LA COUPE MICHELIN

Emmanuel Hélen, déjà vainqueur de la Coupe Michelin 1911, est le gagnant éventuel de la Coupe 1913.
Il couvre chaque jour, depuis le 22 octobre, 533 kilomètres, sur le circuit Étampes-Cercottes-Étampes
(Monoplan Nieuport, moteur Gnôme, hélice Chauvière).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



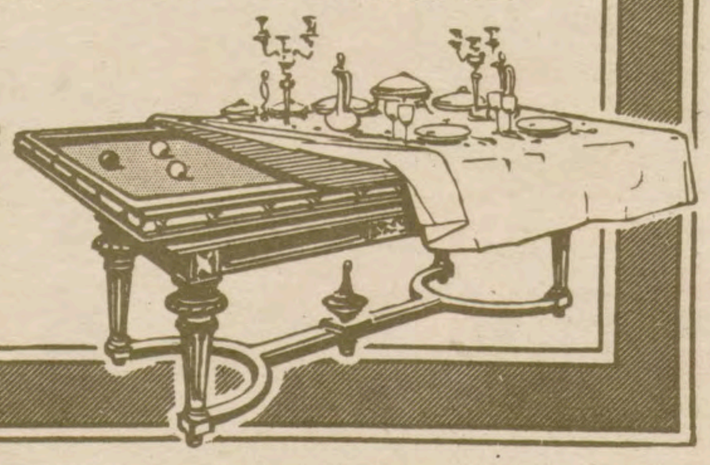
Aucun Appartement de Paris
n'est trop petit pour contenir une

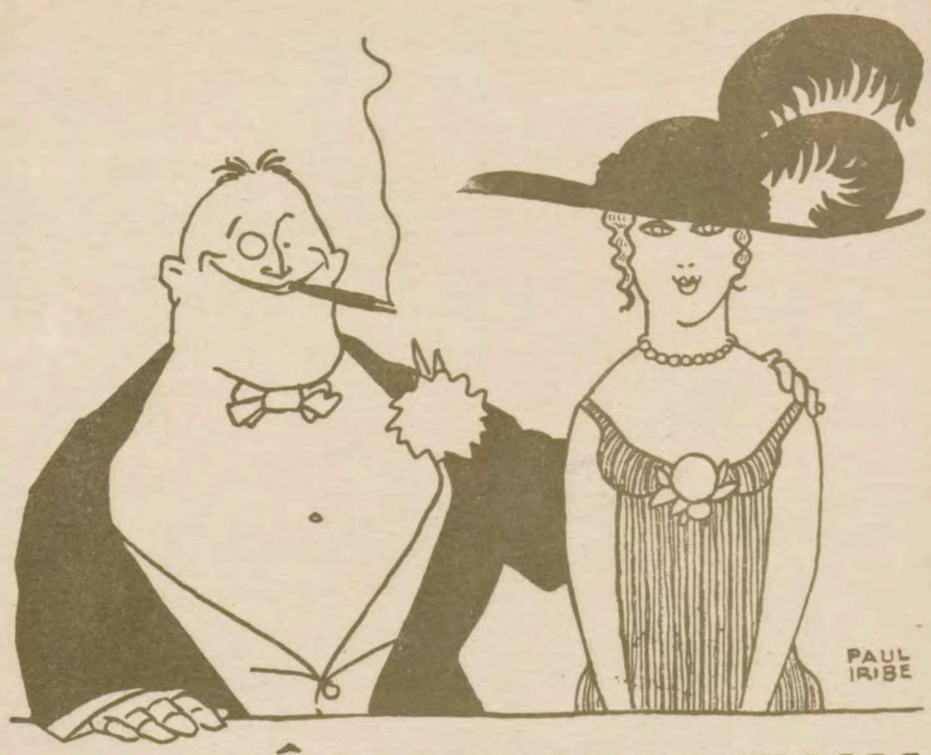
TABLE-BILLARD BRUNSWICK

permettant de transformer en cinq minutes n'importe quelle

SALLE à MANGER
en SALLE de BILLARD

Compagnie
Brunswick Française
2, rue des Italiens
(Grands Boulevards)
PARIS





POUR ÊTRE HEUREUX
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'**OR**
MAXIMA achète
AUTOS DE MARQUE
AYANT AU
MAXIMUM
DEUX ANS DE DATE

BIJOUX. DIAMANTS. PERLES
RECONNAISSANCES

TÉLÉPH. 114-50 — 1bis Bould des ITALIENS — 2e ETAGE

LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS. BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 24, Rue Rambuteau, PARIS.

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, r. Hautefeuille, Paris (VIe)
Paris, Province, Etranger

Appareil de suspension évitant toute secousse.
Personnel choisi.
:: TÉLÉPHONE : 818-67 :::
(Jour et nuit)

PARIS — GRANDS MAGASINS DU — PARIS

LOUVRE

Lundi 1er Décembre et jours suivants

JOUETS-ÉTRENNES

Livres, Bijoux, Maroquinerie, Papeterie, Bronzes

L'AGENDA-LOUVRE ILLUSTRÉ : 45 CENTIMES

la capote **"JANKO"** permet la transformation rapide d'une voiture découverte en voiture hermétiquement fermée

LAMPLUGH Carrossier, 7, Rue Ernest Cognacq. LEVALLOIS.

Bougie Standard

CYCLES ALGOR
44, Avenue de la République, PARIS
Fournitures générales pour cycles
Réparations en tous genres
ARTICLES POUR SPORTS
CATALOGUE FRANCO

Les Meilleurs Cycles du Monde sont ceux de la
ROYALTY CYCLES - SÉRIES Guidons Réversibles **ROYALTY**
Marque déposée — Marque déposée
L. PRÉVOST & CIE
75, Rue Gide, 75, LEVALLOIS-PERRET

CYCLES et MOTOCYCLETTES
NEUF et OCCASION
RÉPARATIONS et GARAGE
HARRANGER Construct.-Mécanicien
33, Boulevard Pasteur — PARIS-XVe

16e Année. — N° 793. Le Numéro : 50 Centimes. 29 Novembre 1913. — Tous les Samedis.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR

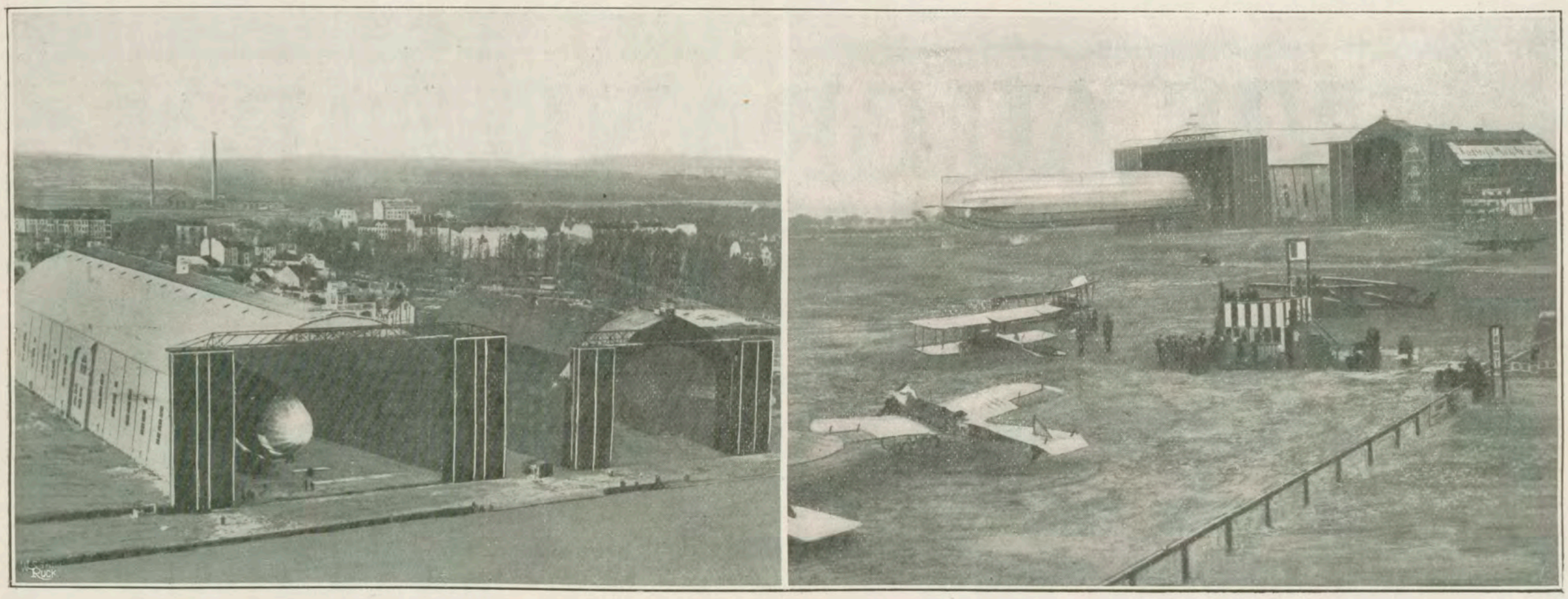
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LE MATCH STADE-RACING

Dimanche dernier, dans la brume, s'est disputé au Parc des Princes le match Stade-Racing. Cette rencontre avait attiré, comme toujours, une affluence considérable de sportsmen. Le Racing battit de justesse, par 3 points à rien, l'équipe du Stade, privée des services des deux fameux internationaux Dedet et Lesieur, que les dirigeants du Stade avaient cru bon de reléguer dans l'équipe seconde.



LES HANGARS DE DIRIGEABLES DE JOHANNISTHAL

Ces photographies, prises à l'aérodrome de Johannisthal, près de Berlin, montrent les deux hangars de dirigeables. Tout autour, sont disposés les hangars des aéroplanes. Ainsi qu'on le voit, les abris des dirigeables sont merveilleusement établis.

L'EFFORT ALLEMAND

PAR GABRIEL AMAND

Au point de vue aéronautique, le grand public français ignore presque totalement ce que l'on fait en Allemagne en général, et cependant, on fait, en ce moment, outre Rhin surtout, bien entendu, au point de vue militaire, des efforts considérables, tant pour l'organisation de l'aviation que pour celle de l'aéronautique.

Un tout récent voyage en ce pays m'a permis de me rendre compte des progrès très réels qu'on y fait chaque jour, principalement en aviation et il m'a paru intéressant de résumer ce que j'ai vu et les impressions que j'ai rapportées.

Ces impressions, j'aurais pu les conserver pour moi et n'en point faire part, mais est-ce bien là le rôle d'un Français qui s'occupe d'aéronautique depuis pas mal d'années, et ne peut-il faire œuvre utile en renseignant très exactement le public sur ce qu'il a vu ?

Je suis donc infiniment reconnaissant à la *Vie au Grand Air* de m'avoir offert l'hospitalité de ses colonnes et de me permettre ainsi de mettre ses lecteurs au courant des méthodes employées en Allemagne.

Sans aucun doute, les dirigeants de notre Aéronautique militaire doivent être déjà très suffisamment renseignés sur ce point, et ce n'est pas pour eux que ces lignes sont écrites. Il me paraît bon, simplement, que le public connaisse le très gros effort qu'ont fait et que font encore, à l'heure présente, les Allemands pour l'organisation de l'aviation et de l'aérostation.

Je ne ferai donc aucune comparaison entre ce qui se fait en France et ce qui se passe là-bas ; je ne citerai que des faits et n'en tirerai, quant à moi, aucune conclusion. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, et surtout ceux qui sont, de par leur métier, ou de par leurs aspirations ou connaissances particulières au courant des questions aéronautiques (et ils sont certainement légion), tireront d'eux-mêmes les conclusions qui leur conviendront.

Tout d'abord, quand on a visité plusieurs aérodromes, qu'ils soient civils ou militaires, on est forcé de constater que partout ou presque partout, on est en train de remplacer le provisoire par du définitif : les hangars, les ateliers de réparation et même de construction, qui étaient primitivement presque tous en bois, sont déjà ou vont bientôt être tous construits soit en fer et briques, soit en pierre, soit en ciment armé.

A Halberstadt par exemple, il existe un aérodrome appartenant à un civil, propriétaire à Oschersleben d'une fabrique de sacs en toile et de hangars en toile démontables (fort intéressants d'ailleurs).

Cet aérodrome a été fondé, il y a un peu plus d'un an seulement et uniquement dans le but d'y former des pilotes militaires. Un contrat passé avec la Direction de l'Aéronautique lui assure un nombre respectable d'élèves-pilotes — 35 à 40 pour cette année — et le propriétaire de cet aérodrome me disait qu'il comptait bien en avoir une centaine pendant l'année 1914.

Ce sont des pilotes civils qui donnent les leçons.

Là, les hangars en toile qui servirent au début à abriter les appareils, et ceux qu'on utilisa comme ateliers de construction et de réparation, ont fait place à des constructions en fer et pierre. De nouvelles installations sont en cours d'exécution, et d'ici peu, les trois ou quatre hangars en toile qui subsistent auront disparu.

J'ai pu contater la présence sur l'aérodrome de nombreux élèves-pilotes, tous officiers, et j'ai assisté aux vols de plusieurs d'entre eux dont deux d'ailleurs étaient en train de passer leur brevet militaire.

A Halberstadt, l'apprentissage ne se fait que sur des monoplans « Pigeon » (Taube) de la maison Rumpler, appareils lourds, compliqués, mais très stables, paraît-il, munis de moteurs 60 ou 100 chx, des marques Daimler ou Argus, suivant que les appareils sont mono ou biplaces.

Les appareils « Pigeon » sont les plus répandus actuellement en Allemagne, et ceux que presque tous les officiers ont pendant longtemps demandé à monter. Depuis quelque temps, ces appareils n'ont plus la même vogue, car d'autres beaucoup plus simples, plus légers, et bien plus facilement démontables, viennent d'apparaître sur le marché allemand.

Signalons que les « Taube » Rumpler qui servent à l'école sont réparés et parfois même construits directement par la direction de l'aérodrome. Il est à supposer qu'il existe, à ce sujet, une entente entre elle et la maison Rumpler, à moins que l'autorité militaire ne l'ait autorisée à en construire de semblables...

LES ENCOURAGEMENTS DE L'ÉTAT

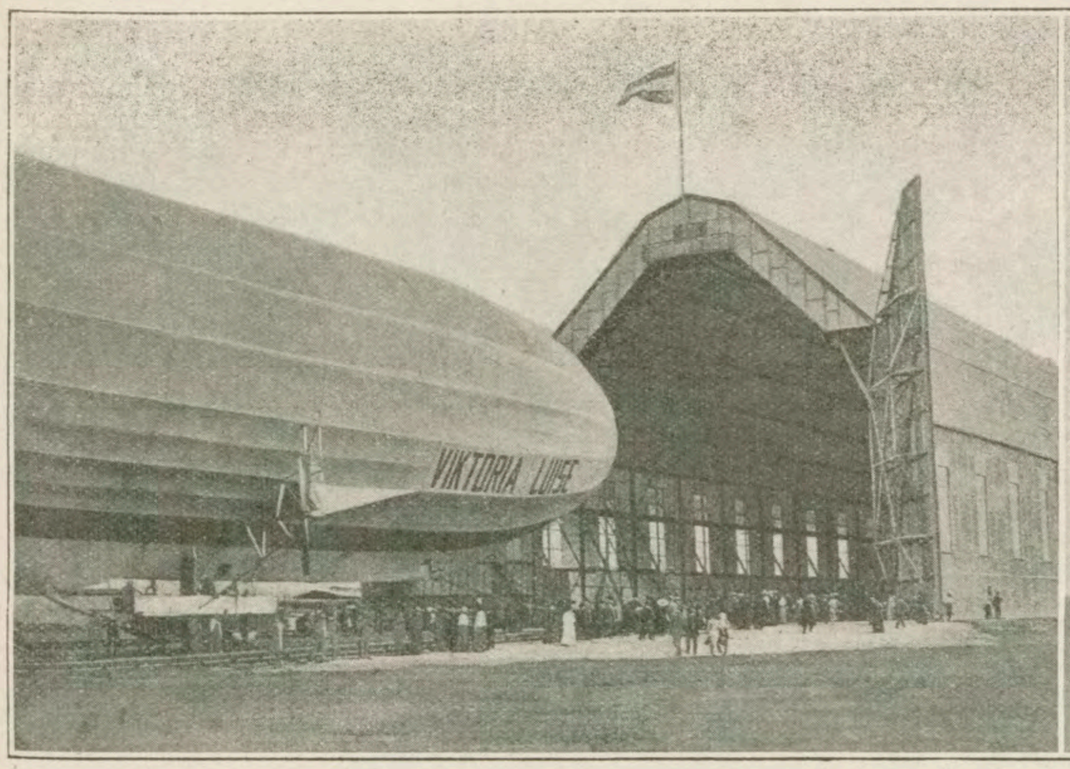
A ce sujet, il est intéressant de constater qu'en Allemagne, l'Etat cherche actuellement, et avant toute chose, à posséder le plus grand nombre d'aéroplanes possible. Donc, lorsqu'il à fixé son choix sur tels ou tels modèles qui lui conviennent, et qu'il a passé à leurs constructeurs autant de commandes que ces derniers sont capables d'en livrer pendant une année, il demande à d'autres moins encombrés de commandes, de lui fournir des appareils presque semblables.

Le ministère de la Guerre allemand semble donc poursuivre actuellement un double but : arriver à unifier autant que possible les modèles, mais aussi encourager tous les constructeurs, quels qu'ils soient.

Remarquons aussi que le ministère de la Guerre ne cherche pas à être industriel et à construire lui-même.

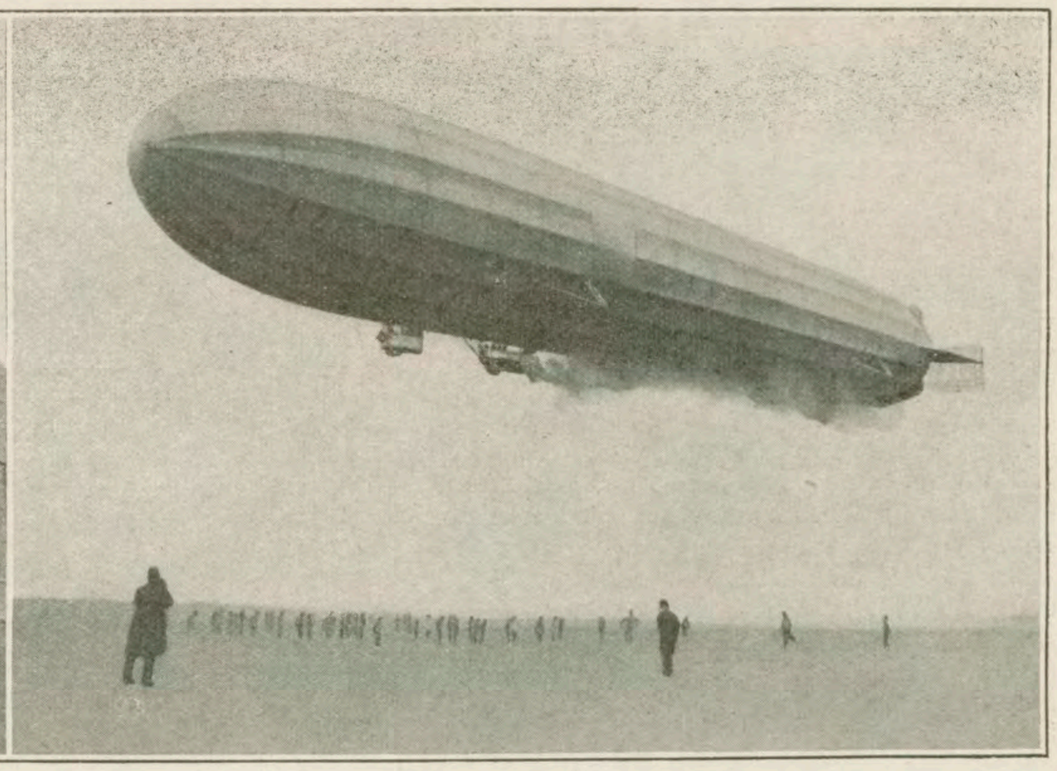
Nous reviendrons un peu plus loin sur ces questions.

La direction de l'aérodrome d'Halberstadt se rendant compte que les élèves-pilotes doivent se trouver pour ainsi dire constamment sur le terrain d'apprentissage, a fait construire, dans un bois de sapins, situé juste derrière l'aérodrome, ce qu'elle appelle un « Casino » pour officiers. Cette appellation, qui pourrait nous faire sourire, ne rappelle en rien les établissements désignés généralement sous ce nom ; ce n'est en somme qu'une pension confortable, réservée aux seuls officiers. Elle consiste en une construction à deux étages, toute en pierre, d'aspect gracieux, comprenant au premier étage 25 chambres pour officiers, et au second une trentaine de chambres pour les ordonnances.



LE HANGAR DE FRANCFORT

Le Viktoria-Luise *rentrant à son hangar de Francfort. Remarquer les rails sur lesquels l'aérostat est poussé pour éviter les erreurs de manœuvres.*



LE DERNIER VOL DU L-II

Le Zeppelin L-II *prend son dernier vol. On remarquera la fumée que dégage le moteur, et on comprendra le danger, étant donnée la proximité de l'enveloppe.*

Au premier étage se trouvent également une vaste salle à manger où les officiers prennent leurs repas par groupes de trois ou quatre, et un salon de lecture où trône un superbe piano.

Par derrière, se trouvent les écuries pour les chevaux des officiers.

Le prix de la pension est d'environ 5 marks par jour, c'est-à-dire inférieur à l'allocation supplémentaire que les officiers reçoivent de l'Etat comme élèves-pilotes, et très inférieur également à l'allocation supplémentaire que le Gouvernement donne aux officiers pilotes brevetés.

Deux fois par semaine, dans le « Casino », des conférences sont faites par un professeurs de météorologie, et par un professeur d'aérodynamique. Ces professeurs sont payés par la direction de l'aérodrome.

Comme cette école est tout à fait isolée et située à 4 ou 5 kilomètres de la ville d'Halberstadt, les officiers n'étaient pas très enthousiastes, au début, pour y prendre pension, mais ils reçurent un ordre formel de la Direction de l'Aéronautique qui les obligea tous à y séjourner pendant leur apprentissage, et tout le monde s'en trouve bien ; les chefs-pilotes ont toujours sous la main des élèves prêts à voler dès le lever du soleil.

Bien entendu, ces officiers ne sont pas enfermés dans ce « Casino » comme des collégiens, et ils peuvent, si le cœur leur en dit, descendre le soir en ville, et même pendant les heures du déjeuner, c'est-à-dire entre midi et deux heures. De toute façon, ils sont obligés de rentrer coucher au « Casino », et c'est là le grand point.

La conséquence de cet état de choses est que les apprentissages se font aussi rapidement qu'on peut le souhaiter.

Il y a à Halberstadt, comme dans plusieurs autres écoles, un assez grand nombre d'élèves militaires dont l'apprentissage est payé sur les fonds de la Souscription Nationale qui fut ouverte en Allemagne pendant l'année 1912.

Je crois savoir que la direction de l'aérodrome reçoit une somme de 8.000 marks, c'est-à-dire de 10.000 francs, casse comprise, par élève passant à la fois le brevet de la Fédération Aéronautique Internationale, et le brevet militaire, dont l'épreuve principale est une heure de vol au-dessus de l'aérodrome, les autres épreuves consistant en divers atterrissages, descentes en vol plané, etc...

A ce prix, les écoles peuvent prospérer.

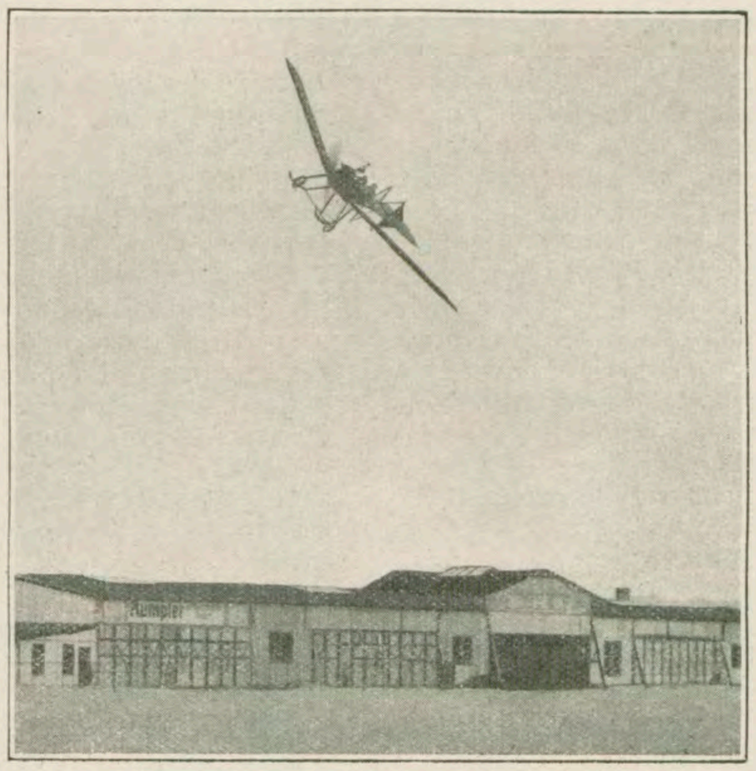
A Francfort, il y a deux aérodromes, celui de la fabrique d'aéroplanes Euler, qui ne présente rien de particulier, si ce n'est qu'il possède lui aussi un nombre respectable d'élèves militaires, et qu'il est placé à proximité même des ateliers de construction, et l'aérodrome de la Cie Delag (Deutscher Luftschiffahrt Aktiengesellschaft), société d'exploitation de dirigeables de tourisme.

Sur cet aérodrome, il n'y a que quelques hangars sous lesquels des inventeurs étudient ou construisent des appareils de tous genres, mais la Cie Delag y possède un grand hangar pouvant abriter un dirigeable Zeppelin. A l'heure actuelle, c'est le *Viktoria Luise* qui y séjourne. Ce dirigeable à déjà fait plus de 400 voyages avec passagers payants.

Ce hangar est construit en fer et briques avec toiture en tôle : une propreté et un ordre parfaits y règnent.

Les bureaux administratifs et les ateliers de réparation sont placés en dehors, à 5 ou 6 mètres du hangar, et sur presque toute sa longueur.

L'hydrogène nécessaire au gonflement du ballon n'est pas fabriqué sur place, mais il est contenu dans un gazomètre placé à une certaine distance des bureaux.



UN TAUBE EN VOL

Le Taube-Rumpler *vire au-dessus de l'usine Rumpler, l'une des plus importantes d'Allemagne.*

LES HANGARS DE DIRIGEABLES

Le hangar est fermé à ses deux extrémités, par deux grandes portes en fer à crémaillères que l'on peut manœuvrer soit à bras, soit à l'aide d'un moteur électrique.

A l'intérieur, de chaque côté, et au ras du sol, est disposé un rail qui se prolonge à l'extérieur, à l'avant et à l'arrière du hangar, au delà des portes, et sur une longueur de 150 mètres. Ces rails, sur lesquels roulent des petits chariots à galets inclinés, sont utilisés pour la sortie et la rentrée des dirigeables ; deux câbles partant de l'avant et deux câbles partant de l'arrière du ballon, sont attachés après ces petits chariots : à ces câbles sont fixés un certain nombre de filins qui sont maintenus par des manœuvres. Il y a donc deux petits chariots à l'avant, et deux à l'arrière.

Pour sortir le dirigeable, on met en marche, dans le hangar, le moteur de la nacelle arrière, (car dans la nacelle avant, il y a deux moteurs, tandis qu'il n'y en a qu'un très suffisant pour la manœuvre à exécuter dans la nacelle arrière), les chariots glissent sur les rails, et le dirigeable sort ainsi par ses propres moyens ; les manœuvres tenant les filins suivent en courant et quand les deux petits chariots d'avant arrivent à l'extrémité des rails, les gros câbles sont détachés des quatre chariots, le dirigeable n'est plus maintenu que par les hommes d'équipe, et le commandement du lâchez-tout est alors donné.

Quand le dirigeable rentre, les câbles sont de nouveau attachés aux chariots que l'on a refait glisser à l'extérieur du hangar : le moteur de la nacelle arrière est remis en route, et le dirigeable rentre ainsi sous son abri par ses propres moyens. Des sacs de lest sont immédiatement attachés après l'aéronef, des trétaux feutrés sont glissés sous les nacelles et immédiatement commence, au commandement, le regonflement des ballonnets et le remplissage des réservoirs d'eau, l'eau étant, comme chacun sait, employée comme lest dans les dirigeables modernes.

Dans le sol du hangar, sont aménagées une certaine quantité de fosses recouvertes d'une plaque en tôle à charnières.

Au moment du gonflement, des hommes descendent dans ces fosses, en sortent des tuyaux de caoutchouc de 10 à 15 cms de diamètre qu'ils passent par les hublots placés au-dessous de chaque ballonnet, et dont l'extrémité est adaptée à chacun d'eux. Une canalisation souterraine amène l'hydrogène dans ces tuyaux, et le gonflement s'opère vivement ; d'autres tuyaux pour le remplissage des réservoirs d'eau sont également passés par des hublots, et des pompes sont mises en action pour le remplissage.

Toutes ces manœuvres, s'exécutent avec une méthode, un ordre parfaits, et avec une rapidité qui surprend.

La Cie Delag, qui est secondée par la

Hambourg América Linie, avec laquelle elle a établi une entente pour la délivrance des tickets de passagers, possède actuellement des ports aérostatiques à Potsdam, Hambourg, Dusseldorf, Francfort-sur-Mein, Baden-Baden, Friedrischaffen, Gotha, Leipzig.

Certains de ces hangars sont contruits pour recevoir deux dirigeables, comme par exemple celui de Potsdam qui abrite actuellement le Zeppelin de tourisme *Hansa* qui a déjà effectué plus de 300 sorties.

Actuellement, la construction de nouveaux hangars est prévue dans cinq ou six autres villes de l'Allemagne.

On se demande comment une telle société de tourisme aérien peut vivre et arriver à couvrir ses frais généraux, même en faisant payer les voyages 100, 200, et même 500 marks, suivant leur durée. On peut l'expliquer par le fait qu'à certains moments, ces dirigeables peuvent être mis à la disposition de l'armée, peuvent participer à certaines manœuvres, et que la compagnie reçoit, de ce fait, certaines subventions. Les journaux ne viennent-ils pas justement de nous apprendre que le ministère de la Marine vient de louer pour trois mois le dirigeable *Hansa*?

Le hangar de dirigeables de Francfort, avec toutes ses annexes, a coûté de 400.000 à 500.000 francs.

A Berlin, sur l'aérodrome de Johannisthal, se trouvent réunies, tout autour d'une piste de 3 kilomètres 1/2, les principales fabriques d'aéroplanes qui, pour la plupart, se sont déjà agrandies ou sont en train de s'agrandir, et d'abandonner les constructions provisoires pour des constructions définitives.

Nous trouverons réunies là, les maisons Rumpler, L. V. G., Jeannin, Albatros, Harlan-Pfeil, Fokker, etc... Presque toutes possèdent leurs élèves-pilotes militaires, et presque toutes construisent des appareils pour l'armée. Celle qui, à l'heure actuelle, paraît avoir construit l'appareil le plus simple, le plus robuste, le plus facilement et rapidement démontable, est la Société L. V. G. (Luft Verkehrs Gesellschaft).

Il nous a été dit que l'apprentissage est payé à cette maison 3.500 marks (4.375 francs) pour l'obtention du brevet de la Fédération Aéronautique Internationale, et qu'elle reçoit une autre somme de 3.500 marks pour le brevet supplémentaire militaire, c'est-à-dire un total de 7.000 marks soit 8.750 francs, casse comprise.

J'ai vu deux des biplans de cette maison être entièrement démontés et placés sur les camions, en moins de 10 minutes. Une heure après, les deux appareils étaient entièrement chargés sur deux wagons en gare de Johannisthal pour être conduits à l'aérodrome militaire de Posen.

Cette maison possède actuellement autant de commandes qu'elle peut en fournir; aussi, le Gouvernement voulant, comme nous le disions précédemment, posséder un très grand nombre d'aéroplanes, a-t-il prié d'autres marques, entre autres la maison Albatros et la maison Euler, de lui exécuter des appareils presque semblables.

Le Gouvernement allemand commande donc des aéroplanes en grande quantité : il achète ce qui existe et ce qui pour l'instant lui donne satisfaction, mais il dit en même temps aux constructeurs d'étudier des appareils destinés à l'offensive, car l'offensive est, tout le monde le sait, la seule tactique employée par l'Allemagne, et il leur conseille d'étudier des appareils blindés et des appareils à grande vitesse.

Mais il ne leur dit pas : « nous ne vous passerons de commandes que lorsque vous aurez établi tel ou tel modèle perfectionné, et répondant à nos désirs. » Il leur dit au contraire : « Etudiez tranquillement, posément, prenez votre temps; pour l'instant, nous vous achetons ce que vous fabriquez, et dès que vous sortirez des appareils nouveaux, nous donnant satisfaction, nous vous passerons de nouvelles commandes. »

Le Gouvernement encourage donc les constructeurs par ses commandes, tout en les poussant toujours et sûrement vers le progrès. Il agit donc avec méthode, ce qui lui est peut-être assez facile, parce qu'il y a unité et continuité de direction dans l'Aéronauti que Militaire.

Il est bon de noter, en passant, qu'à l'heure actuelle, beaucoup d'appareils sont encore bien compliqués, bien lourds, mais que cependant les aviateurs commencent à faire de très grands voyages, de très grandes randonnées de jour et de nuit, car on n'hésite pas, en Allemagne, à faire voyager les pilotes en pleine obscurité. C'est dans ce but que presque tous les aérodromes d'Allemagne ont reçu un numéro d'ordre, que les principaux d'entre eux possèdent déjà des phares qui, par lueurs successives indiquent aux aviateurs ou aux pilotes de dirigeables le numéro de l'aérodrome dont ils s'approchent.

LES HANGARS

Les hangars de dirigeables qui se trouvent à Johannisthal, sont au nombre de deux, l'un d'une centaine de mètres de longueur, et tout en bois, avec sur l'une des façades des portes à glissières du genre de celles du hangar Bayard-Clément à Issy-les-Moulineaux. Ce hangar, qui appartient à la Société L. V. G., étant données ses petites dimensions, n'est plus utilisé actuellement que comme remise d'aéroplanes, mais peut-être encore utilisé par les dirigeables de faible cubage.

L'autre hangar, de 170 mètres de long, a été construit pour pouvoir garer deux grands Zeppelin. Il est tout en fer et fibrociment, et comme son voisin, fermé sur l'une de ses façades au moyen de portes à glissières ; un moteur électrique les fait fonctionner.

Au dessus de ses portes, et sur le toit, se trouve une tourelle à l'intérieur de laquelle est placé le phare dont je parlais tout à l'heure.

A l'avant de cette tourelle, se trouve un assez long balcon d'observation ; au milieu de la toiture est placée également une autre tourelle.

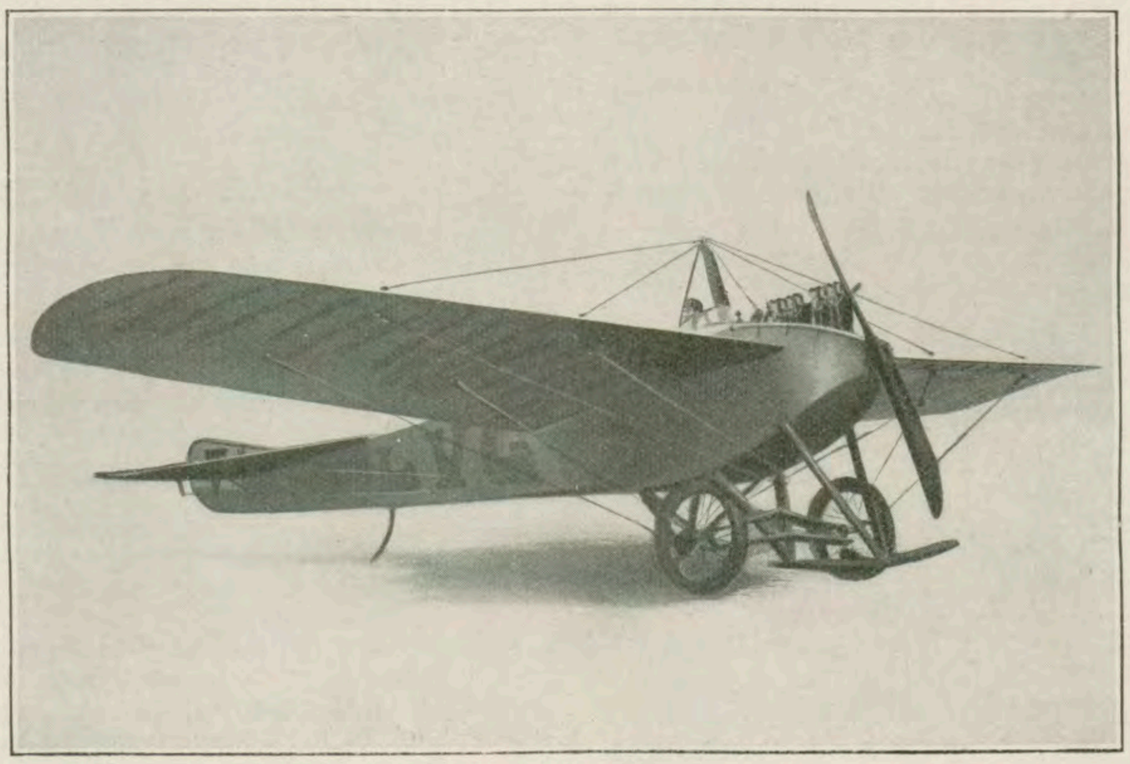
Ce hangar est actuellement loué par la Société qui en est propriétaire au ministère de la Marine, pour abriter les Zeppelin qu'il a commandés.

Pour l'instant, ce hangar est vide, car le dernier dirigeable qui y était remisé était le « L. 2 », dont on se rappelle la récente catastrophe.

La construction de ce hangar a coûté, m'a-t-on dit, de 500.000 à 600.000 francs.

A Johannisthal, on vole beaucoup, ce sont principalement, bien entendu, des militaires qui pilotent les appareils.

Il en est de même à l'aérodrome militaire de Döbenritz, et sur tous les aérodromes civils ou militaires. On sent que le Gouvernement allemand cherche à former un nombre considérable de pilotes, et pas une école ne chôme faute d'élèves.



LE MONOPLAN SCHNEIDER

Ce monoplan est l'un des plus remarquables de la flotte aérienne allemande, mais il ne possède pas un excédent de puissance très considérable.

Il est intéressant de rappeler, à ce sujet, qu'en mai 1913, il y avait 399 brevets de la Fédération Aéronautique Internationale délivrés en Allemagne, et que pendant les années 1909 et 1910, il avait été délivré 6 brevets à des officiers parmi lesquels, le prince Henri de Prusse, et 12 à des ingénieurs; qu'en 1911 il fut délivré 34 brevets à des officiers et 10 à des ingénieurs; qu'en 1912, il fut délivré 90 brevets à des officiers 7 à des sous-officiers, et 17 à des ingénieurs.

Quant à 1913, si l'on s'en rapportait uniquement à la liste des brevets publiée en Allemagne, on trouverait par exemple jusqu'au 7 mai dernier, que sur les 54 brevets délivrés depuis le 1er janvier, il n'y en a eu que 17 à des officiers, 2 à des sous-officiers, et un à un ingénieur. Cependant, à l'heure actuelle, il y a en Allemagne environ 600 brevets de délivrés depuis 1909; or, ceux qui passent depuis un an leur brevet sont presque tous des officiers.

Faut-il donc déduire de ce qui précède et de ce que par exemple, dans le corps des aviateurs bavarois, il y avait en 1911, 6 officiers brevetés ne possédant pas de numéro de brevet, qu'il y en a maintenant un nombre assez considérable dans le même cas en Allemagne?

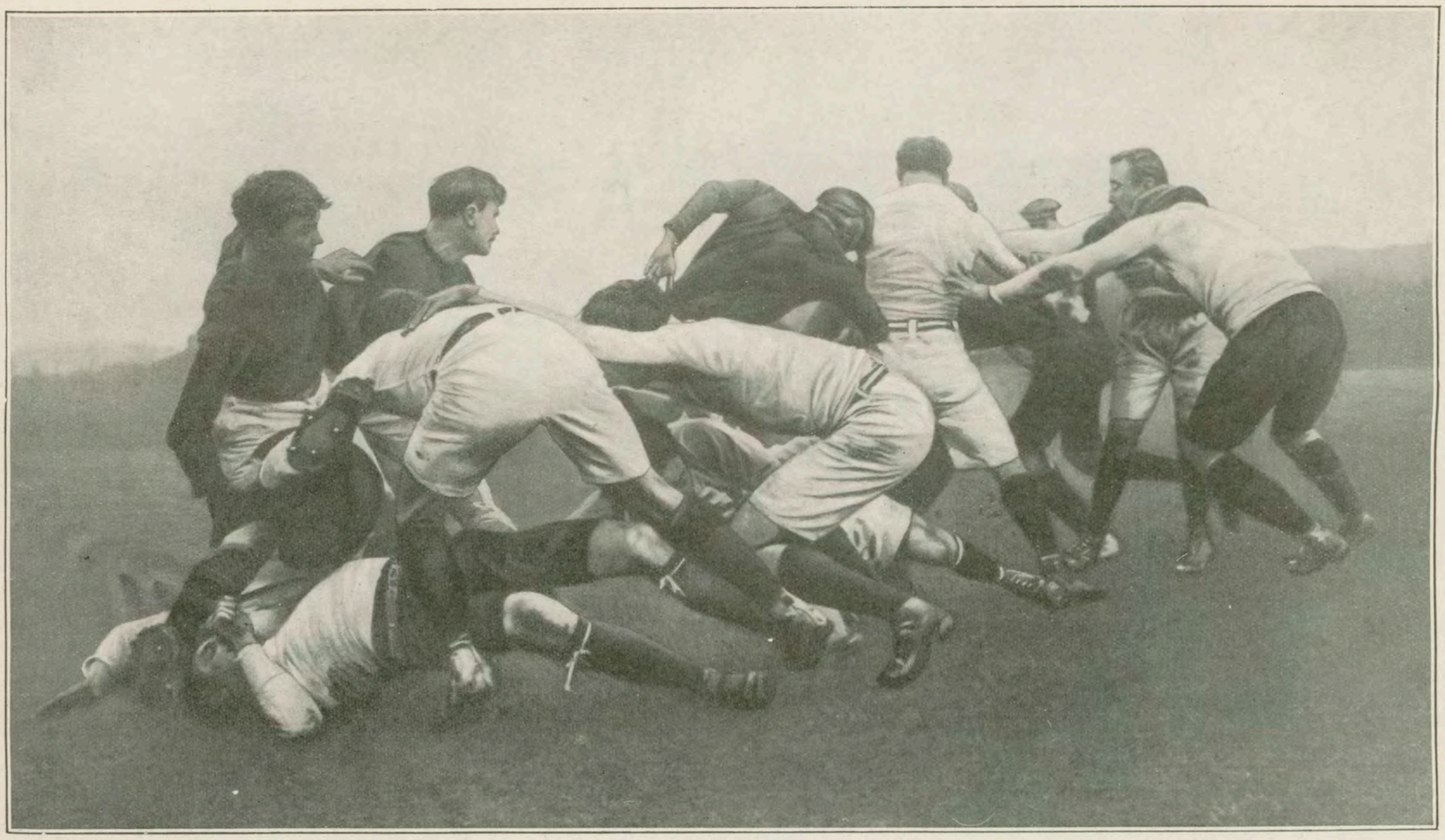
En résumé, si les Allemands ont d'abord marché, et continuent à marcher dans la voie du dirigeable, ils n'en font pas moins, et ce, depuis près de deux ans, un très gros effort pour posséder une flotte d'aéroplanes redoutable, un nombre considérable de pilotes, des centres aéronautiques très importants et très bien aménagés, et c'est, en somme, ce qu'il est bon qu'on sache en France, sans même s'arrêter sur les moyens que l'Etat allemand emploie pour parvenir à son but.

Certains de ces moyens peuvent être critiqués, et ne pourraient peut-être pas être mis en pratique dans notre pays.

Quant à moi, qui me suis interdit au début de cet article toute conclusion qui pourrait être comprise comme une critique de ce qui se fait actuellement en France, je ne puis que constater que les Français, par leurs intelligence créatrice, la rapidité et l'audace de leurs conceptions, leur courage habituel, ont été comme toujours en tête du progrès, et ont tracé une route dont d'autres à l'intelligence moins vive et moins audacieuse n'ont eu qu'à se servir, et il serait profondément désolant qu'une fois de plus, leur rôle ne se bornât qu'à tirer les marrons du feu...

Je ne veux donc tirer de mes observations que la preuve que l'Allemagne, quoiqu'on en pense généralement, a compris l'importance nationale de l'aviation et qu'elle travaille avec méthode à s'assurer sinon la prépondérance, espérons-le, tout au moins une équivalence à surveiller de près.

G. AMAND.
Directeur de la Cie Gle Transaérienne.



LE VILAIN JEU

Voici un exemple classique de brutalité au football rugby : c'est celui qui consiste à plaquer l'adversaire après qu'il a passé le ballon. Le but est autant de lui faire mal, que de l'empêcher de suivre ses camarades pour une repasse.

LA CONCEPTION ACTUELLE DU RUGBY

PAR JACQUES DEDET

Le rugby est un jeu violent, chacun va le répétant et beaucoup qui veulent le décrier le considèrent comme brutal. Si, dans l'esprit du jeu cette brutalité est inconnue, du moins, dans la pratique actuelle s'affirme-t-elle de plus en plus fréquente, et me forçant un peu, je ne suis pas loin de partager l'avis de ceux que je viens de citer. Les règlements, le code, n'apparaissent pas assez sévères dans la répression des fautes de ce genre.

De même peut-on dire qu'à l'heure actuelle, la ruse a trop de tendance à remplacer dans les matches la part importante qui revient aux combinaisons véritables. Ainsi réunies, ces deux imperfections : brutalité et ruse, tendent à dénaturer le rugby dans son esprit même.

Très simple, en effet, dans ses règles, le rugby, laisse à celui qui veut les violer une facilité assez grande. Seules, sont assez nettement délimitées les règles de l'off-side et celle de l'en avant, à part quoi je ne vois pas bien que d'autres règles soient formellement établies.

Encore qu'implicitement soit compris dans le texte de l'Union tout ce dont il est besoin, du moins est-il possible quand on ne veut pas comprendre, de n'y rien voir.

LA BRUTALITÉ

L'article 18 du code du Football Rugby de l'U. S. F. S. A. sous le titre alléchant de : coups de pied, crocs-en-jambe, costume, etc., dit ceci :

« Il est interdit de donner volontairement des coups de pied et des crocs-en-jambe. Toute infraction à ce réglement peut entraîner l'expulsion du joueur ».

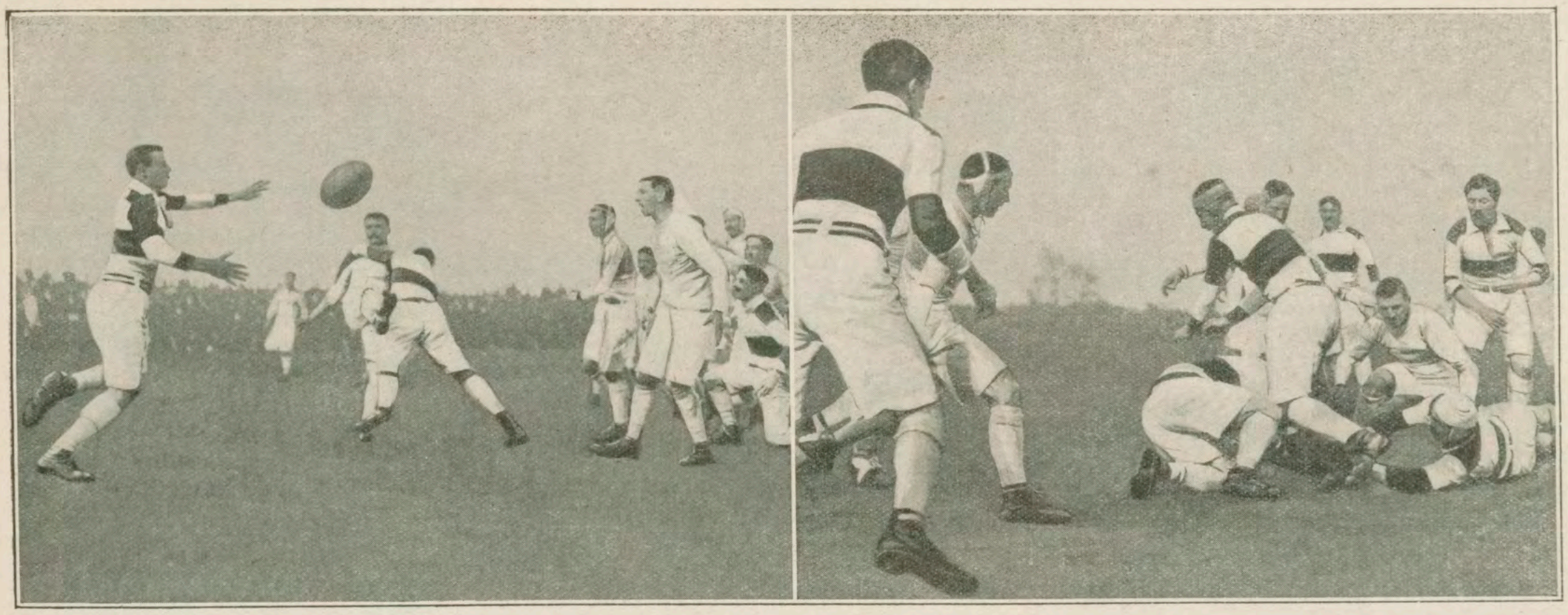
Et c'est là tout ce que je connais sur le chapitre des violences à ne pas exercer au rugby ; ce n'est en aucune façon suffisant, si le joueur ne voulant pas saisir qu'en toutes circonstances ces actes sont défendus, mais entend, au contraire, qu'ils ne sont prohibés que dans la limite où ils peuvent entraîner l'expulsion du terrain par l'arbitre.

Chacun de nous, qui joue au rugby, sait par expérience que c'est un jeu dur, rude; dans cette rudesse même, beaucoup trouvent le côté passionnant de ce sport. Suivant Gallaher, le premier principe à donner à tout joueur est qu'il doit, dans toutes les circonstances du jeu, rester absolument maître de lui et négliger les nombreux coups que fatalement, durant le cours de la partie, il recevra de l'un ou de l'autre de ses adversaires, de plusieurs à la fois peut-être. Cet auteur ajoute que même quand un adversaire semble mettre un peu trop d'ardeur et de vigueur dans ses contacts, il ne faut pas supposer qu'il le fait volontairement. Il vaut mieux considérer que c'est le résultat d'une appréciation exagérée de la force qu'il a à déployer pour vaincre l'obstacle. Dans les mêlées, dans les touches, au cours des dribblings, chacun s'expose, du moment qu'il est dans la lutte, à des coups de poing, à des coups de pied involontaires, à des heurts plus ou moins violents. Beaucoup alors s'indignent, s'en prennent aux joueurs adverses, à l'arbitre, éparpillent ainsi sur eux en parole, les ressources de leur énergie physique et morale et donnent aux spectateurs une exhibition lamentable. De même, et pour nous en rapporter encore au vieux Gallaher, qu'en ceci comme en bien d'autres points nous approuvons, tout plaquage doit être fait avec une vigueur extrême; c'est une phase de jeu de rugby et non un assaut de politesse entre deux joueurs de camps opposés. Pour toute équipe qui veut se faire respecter, il est donc nécessaire, au rugby, de jouer dur.

Malheureusement, la vigueur dépensée par les hommes ne se borne pas toujours à ses limites utiles, nécessaires et suffisantes, et dans bien des matches, la brutalité s'en va croissant, du coup d'envoi au coup de sifflet final. Entre le jeu dur et la brutalité, la limite est si peu nette qu'il est bien difficile pour un arbitre de juger avec justice et sévérité sur ce point. Indulgent au début, il laisse passer une ou deux violences un peu osées, pensant qu'il y a dans leur production un assez grand rôle joué par le hasard, après quoi, le précédent établi, il ne peut plus guère sévir avec équité. Il semble alors que la conscience seule des joueurs soit capable de les contraindre à la modération, et que le groupement de ces consciences soit essentiel, pour conserver au rugby son caractère de dureté loyale et ne pas le faire dégénérer en jeu de brutes.

Un homme qui commet volontairement une brutalité, et je vous affirme, ô incrédules, qu'il en existe, n'a aucune excuse, et je ne trouve pas que ce soit pour lui des circonstances atténuantes acceptables, que l'ivresse du jeu, la situation désespérée de son équipe, la mauvaise humeur née d'une partialité présumée de l'arbitre, ou une défaite déjà à moitié consommée. On ne peut même lui reconnaître le droit de rendre ce qu'il a reçu, non plus que faire rentrer son cas dans celui des affaires passionnelles. Toute leur vie de footballeur durant, certains joueurs ont été incapables de commettre une brutalité quelconque et j'ai trop d'estime pour eux, pour ne pas citer ceux dont les noms me viennent en ce moment à la mémoire: Mauriat, Communeau, Boyau, Failliot, etc., non des moindres.

Il ne faut pas croire que la brutalité soit surtout pratiquée par les joueurs qui possèdent la plus forte corpulence et la plus imposante carrure, unies à la plus grande puissance. Emportés par leur force et leur



LE JOLI JEU

Au cours de la finale du championnat de France de Rugby, en avril dernier, à Colombes, les joueurs de l'Aviron Bayonnais firent preuve d'un calme et d'une tenue qui enthousiasmèrent le public parisien.

poids, ils peuvent de temps en temps causer des dégâts, mais on ne peut guère en toute justice leur en faire un reproche. Tout au contraire, il est des joueurs que leur taille et leur prestance ne démontrent pas brutaux au premier abord et qui se dévoilent tels dans le courant de la partie. Il n'est rien, à mon avis, de plus ignoble et de plus lâche que les moyens que j'ai vu employer à quelques joueurs pour forcer la victoire ; chacun sait, en effet, que toutes les parties du corps ne sont pas également sensibles, que nos articulations présentent dans leur laxité une limite de résistance que l'on ne peut dépasser, et que les côtes humaines n'ont pas été faites pour être martelées de coups de soulier. Bien qu'on puisse dire d'ailleurs à ces joueurs toute la honte qu'il y a à agir comme ils le font, et tout le mépris que l'on peut avoir pour la bassesse de leur conduite, ils n'en persisteront pas moins dans leur manière de faire, qui, somme toute, les satisfait dans leur intellect, puisqu'elle leur facilite la victoire tout en ne taquinant pas leur conscience, qui dort en plein repos.

En affirmant que l'on joue, à l'heure actuelle, avec beaucoup plus de brutalité qu'au temps jadis, je semble émettre un paradoxe, et vais contre la légende qui veut que les parties d'autrefois fussent des batailles sans merci. Les batailles, nous les avons vues, et dans tout le souvenir que j'ai d'elles, encore vivace, je ne me rappelle pas des violences volontaires comparables à celles que je vois maintenant. Dans un jeu beaucoup moins rapide que le nôtre et dans lequel le fait de passer le ballon était un peu jugé comme une déchéance, ces gens jouaient avec toute leur force, mais avec franchise, au grand jour. A cette époque, ne jouaient au rugby que des jeunes gens qui voyaient dans la lutte une façon virile et agréable de passer leur temps en dépensant leurs forces, mais qui ne pensaient pas avoir le droit d'employer celles-ci au trop grand détriment de leurs adversaires. Nous en sommes donc ainsi amenés à penser que la mentalité du joueur de rugby, n'est plus aussi élevée que jadis. La démoralisation du jeu et sa pénétration dans un monde autre que celui où il a pris naissance en a déformé l'idée, et s'il a solidement ancré l'amour du football dans l'esprit des masses, du moins l'a-t-il amoindrie dans son idée première de lutte loyale et désintéressée.

Il faut, en effet, avoir une assez belle conception, un idéal du rugby, pour ne pas se permettre jamais, en quelque occasion que ce soit, de profiter d'un avantage que peut vous donner la situation que vous occupez sur le terrain par rapport à votre ennemi et pour ne pas user dans ces cas d'un moyen illicite de progresser vers les buts adverses et, peut-être, de faire gagner votre équipe. Il faut avoir un respect digne d'estime pour le corps de son adversaire, pour ne pas être tenté de l'abîmer alors qu'il se place sur votre route, entre la victoire et vous. Pour rester, dans toutes les phases heureuses ou malheureuses de la lutte, assez calme pour ne pas être transformé en brute, assez honnête pour ne pas profiter des circonstances souvent propices de violer le principe qui interdit les violences volontaires, il faut avoir du rugby une idée autre que celle qui en fait un moyen de connaître la gloire, ou de gagner sa vie.

Ainsi, nous voilà venus à cette brûlante question de l'« amateurisme ». Je ne veux point en parler trop, tant mes conceptions personnelles sont loin des idées de l'heure présente, et tant, apparaissant avec des concepts surannés, je pourrais aux yeux de mes contemporains apparaître ridicule et peu de mon époque.

TOUCHÉ !

Un joueur blessé aux jambes est emporté hors du terrain.

L'AMATEURISME

Le rugby est un sport d'équipe; là, plus que partout ailleurs, l'amateurisme devrait être respecté. Le rugby est un sport dur; là plus que partout ailleurs ne devraient jouer que des gens dont l'éducation morale est assez poussée pour qu'ils sachent la valeur d'un principe et qu'on ne le doit jamais transgresser même si l'on en a la possibilité. Or, à l'heure actuelle, il est venu au rugby des hommes qui n'ont pas en eux cette notion innée et qui, parce qu'on ne la leur fait pas connaître, jamais ne la soupçonneront. Le grand tort n'en est pas à ceux qui venus d'un milieu où la lutte pour la vie est rude, ont continué sur les champs de football à lutter âprement sans merci, au mépris des lois, si possible, jugeant la valeur de leur travail. au résultat qu'ils en tirent, le jugeant bon si la victoire en est la récompense. Ce ne sont pas eux les fautifs.

Au reste, tous les joueurs qui se livrent à des actes brutaux ne se trouvent pas dans cette catégorie de joueurs que je cite, et nous connaissons tous, à l'heure actuelle, des joueurs qui, hors du terrain, apparaissent élégants, et dotés, semble-t-il, de la meilleure éducation, et qui sur le ground sont parfaitement capables de brutalité. Pour ma part, je mésestime en toutes circonstances ces joueurs et je ne pense pas que l'on puisse leur donner l'excuse de suivre un mouvement qu'ils n'ont pas créé, pour ne pas en être trop victimes eux-mêmes.

Mettant à part cette catégorie de joueurs dont nous venons de parler, gens éduqués qui font le mal sachant qu'ils le font, en toute connaissance de cause et par mauvais instinct, il n'en reste pas moins que la plupart des joueurs qui, dans le courant du jeu, se montrent brutaux, sont de cette nouvelle race, qui est venue si nombreuse ces dernières années au rugby. De même que les meilleurs soldats se trouvent dans les gars à l'âme rude, au corps endurci aux travaux pénibles, par une longue habitude dans leurs métiers manuels, de même est sorti comme par enchantement de ce milieu travailleur, une véritable phalange de nouveaux joueurs de rugby.

Ce jeu les a tout de suite séduits par la vitalité qu'il réclame, par la force qu'on peut déployer, par l'attrait captivant de la lutte et de la bataille. Mais si très vite ils ont compris tout ce qu'il y avait d'amusant et de délassant dant une partie de rugby, il est à craindre qu'ils n'aient pas vu avec la même précision ce qu'il y avait de moralement beau dans le jeu auquel on les avait initiés. Gagner leur est apparu comme le but à atteindre, et pour ce faire, ils ont admis qu'ils avaient le droit de faire tout ce qu'il fallait pourvu qu'ils restent impunis. Ainsi donc, devant la laxité des règlements, ont-ils pensé qu'ils pourraient en profiter pour s'attirer la victoire et ils l'ont fait. Dans tout cela, je ne vois guère qu'on puisse le leur reprocher.

Les vrais fautifs sont les dirigeants, — quels ennemis ne vais-je pas m'attirer, mais n'est-ce pas le sort de ceux qui disent ce qu'ils pensent ? — les dirigeants qui, emportés par l'esprit de club,

ont recherché dans tous les milieux ceux qui pouvaient faire triompher les couleurs aimées ; les dirigeants qui ont, d'une manière ou d'une autre, réussi à attirer dans leur équipe tel ou tel champion, et qui, sans rien lui dire autre que le désir qu'ils avaient de le voir aider à la victoire du club, l'ont enrôlé sous leur drapeau.

Eh bien, ce n'est pas là le sport, ce n'est pas là le rugby. Au lieu de demander à ces gens de vous apporter le trophée désiré par quelque moyen que ce soit, il eut été plus profitable pour eux et pour leur mentalité que vous leur ouvrissiez les yeux sur l'honnêteté à laquelle ils devaient se soumettre en prenant place dans votre club. Il fallait leur montrer le beau côté du jeu, puisque d'eux-mêmes ils ne le pouvaient voir. Vous leur avez montré la victoire comme le but à acquérir et, bien souvent, vous avez accordé la récompense en proportion de celle-ci ; elle est devenue pour eux le seul but, et le gain du championnat leur a été inculqué comme la raison d'être du jeu de football, quelque moyen qu'on emploie pour y parvenir.

Cette conception est absolument fausse, et voilà la saine émulation du football disparue. Le gain d'un championnat n'est la raison d'être du rugby que si celui-ci est pratiqué correctement par des joueurs purement amateurs. Ces joueurs-là alors auront le respect d'autrui et ne feront pas aux autres ce qu'ils ne voudraient pas qu'on leur fit à eux-mêmes ; ils se livreront courageusement aux aléas du jeu, mais dans leur rudesse, mettront cependant un peu de douceur, si j'ose dire, en donnant assez pour ne pas apporter de préjudice à leur équipe et pas trop, dût celle-ci en tirer grand avantage. Le principe inscrit au code est pour eux lettre sacrée, et l'interdiction d'actes brutaux, formelle comme une religion à laquelle on croit. Ils comprennent trop l'importance qu'il y a à ne pas blesser volontairement un adversaire, pour lequel le rugby n'est qu'un passe-temps et qui, en dehors du terrain travaille pour gagner sa vie. Ils savent tout le préjudice qu'ils peuvent causer à un adversaire en le blessant, car, immobilisé durant ce temps, ils se refusent à l'idée qu'il recevra de son club une indemnité.

Hélas, le temps n'est plus, où une telle équipe pouvait être et gagner un championnat; de nos jours elle ne peut plus exister que comme société amicale de petite envergure, réunion de camarades jouant au rugby pour leur bien, leur plaisir et leur santé. Le développement considérable de notre sport, son extension dans tous les milieux, l'a moralement abaissé à une compétition farouche, dont le but s'est précisé, s'est matérialisé, s'est avili.

L'éducation de la masse est à faire, et, de même qu'on apprend aux soldats que la guerre, quoiqu'étant une lutte sans merci, est soumise à des lois inviolables, que l'on fait son devoir aussi bien en tirant l'adversaire, qu'en portant secours aux blessés, en ne violant pas les femmes et en ne maltraitant pas l'habitant, de même, il faudrait ancrer dans l'idée que tous ceux qui jouent au rugby, que l'idée du jeu n'est pas de triompher coûte que coûte, mais de dépenser sur un terrain contre quinze hommes aussi honnêtes que vous, son activité de façon agréable et utile à la formation physique et morale.

Pour cela, il ne faudrait pas un gros effort, mais il faudrait que les dirigeants pensent qu'il vaut mieux avoir une équipe moins bonne peut-être, mais qui joue le jeu pour le jeu. C'est entre leurs mains qu'est la solution de la question que j'ai exposée dans ces quelques lignes, et je doute que jamais ils veuillent bien nous la donner, tant elle est contraire à cette funeste idée de club qui les dirige, funeste, du moins à mon avis, à la façon dont ils la conçoivent et qui ne me paraît pas lointaine de celle dont on conçoit une entreprise commerciale.

La grande objection qui a déjà été faite à cette théorie qui déciderait la continuation de l'ancien état du rugby en France est qu'en le conservant, il est impossible de faire des progrès rapides et de lutter bientôt à armes égales avec nos adversaires anglais. C'est là une objection qui demanderait la peine d'être discutée, mais quand bien même elle serait vraie, je ne vois pas ce qu'il y aurait d'avilissant à continuer à être battus quelques années de plus; quant à moi, j'ai toujours mieux aimé une défaite honnête, qu'une victoire que l'on sent acquise au prix de quelque argent. Partout on dénature le sport, et bien peu de gens, maintenant, pensent qu'il est bon en lui et non par ses résultats. Le rugby, de par sa dureté même, est le sport où la conscience individuelle joue le plus grand rôle dans le respect du voisin. Puisque de nos jours tous ceux qui touchent à un ballon ovale n'en sont pas favorisés, une seule solution s'offre, c'est d'inculquer, à ceux qui ne l'ont pas, cette notion de l'effort pour l'effort et de l'honnêteté nécessaire.

Je voudrais montrer en exemple à tous, notre équipe champion de France. Désireuse de vaincre tout autant qu'une autre, je l'ai cependant toujours vue jouer dans un esprit digne d'éloges. N'a-t-elle pas néanmoins obtenu un merveilleux résultat ? Les compliments doivent aller aux dirigeants de ce sympathique « Aviron Bayonnais », car je suis certain qu'ils ont dû avoir assez de peine à inculquer à tous leurs joueurs ce calme et cette tenue exempte de toute brutalité qui ont enthousiasmé à Colombes les nombreux Parisiens venus pour les applaudir.

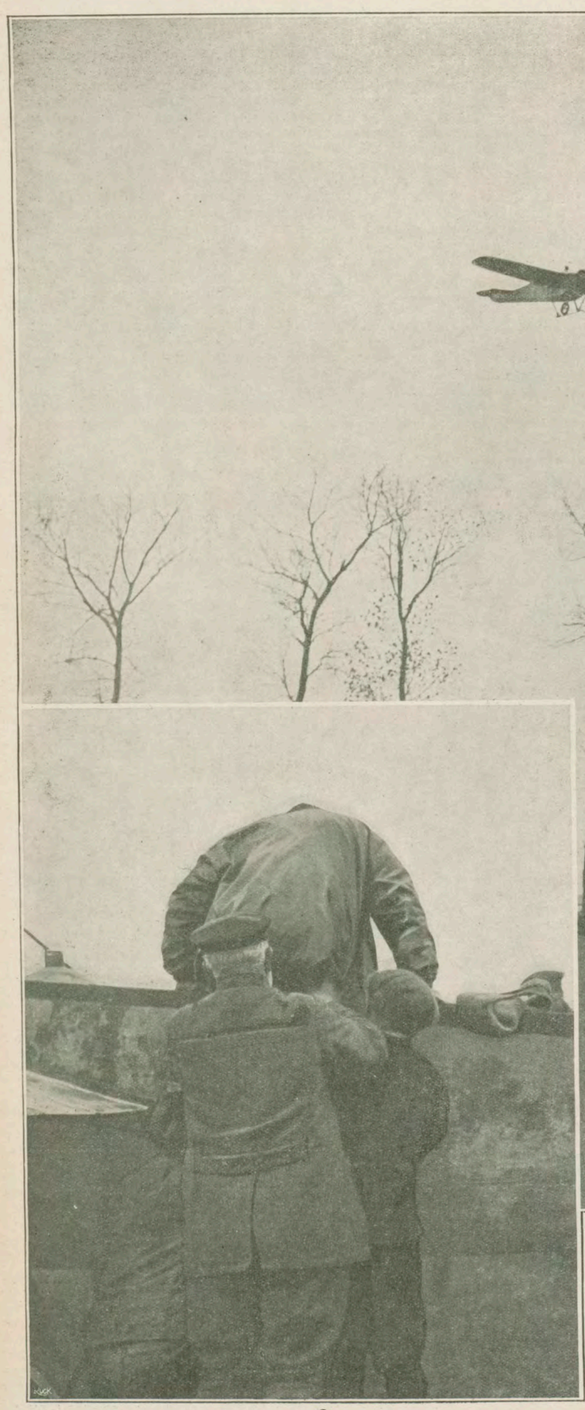
Il serait tout à fait hors de mon intention de faire, par ces quelques réflexions, naître dans l'esprit du public cette notion fausse que la brutalité règne maintenant en maîtresse, dans toutes nos équipes. Nous n'en sommes pas encore là et l'exemple qui vient d'être cité en est la preuve. Néanmoins c'est certes là un des dangers qui menacent le plus à l'heure actuelle le rugby en France. Le caractère français est, en effet, très porté à violer les lois quand les sanctions ne sont pas trop sévères; aussi donc l'Union devrait-elle s'occuper de cette question et par une réglementation sans indulgence punir tout acte de brutalité. L'espoir que l'on pourrait fonder sur la bonne volonté des dirigeants est fallacieux ; car aujourd'hui les « gros sous » occupent plus l'esprit que le désir d'honnêteté, dans le sport comme partout ailleurs. Néanmoins, il est permis d'espérer qu'ils voudront bien, dans une certaine mesure, s'occuper de la tenue morale de leurs hommes, tout autant que de leur condition physique. Démocratiser, soit, c'est là le but, mais élever les nouveaux adeptes au concept de lutte loyale, c'est là l'idée.

JACQUES DEDET.

LE LONG DE LA TOUCHE

La brutalité n'est pas toujours pratiquée par ceux qui possèdent la plus forte corpulence et la carrure la plus imposante unies à la plus grande puissance.

LA VIE AU GRAND AIR



ON HISSE HELEN DANS SON NIEUPORT

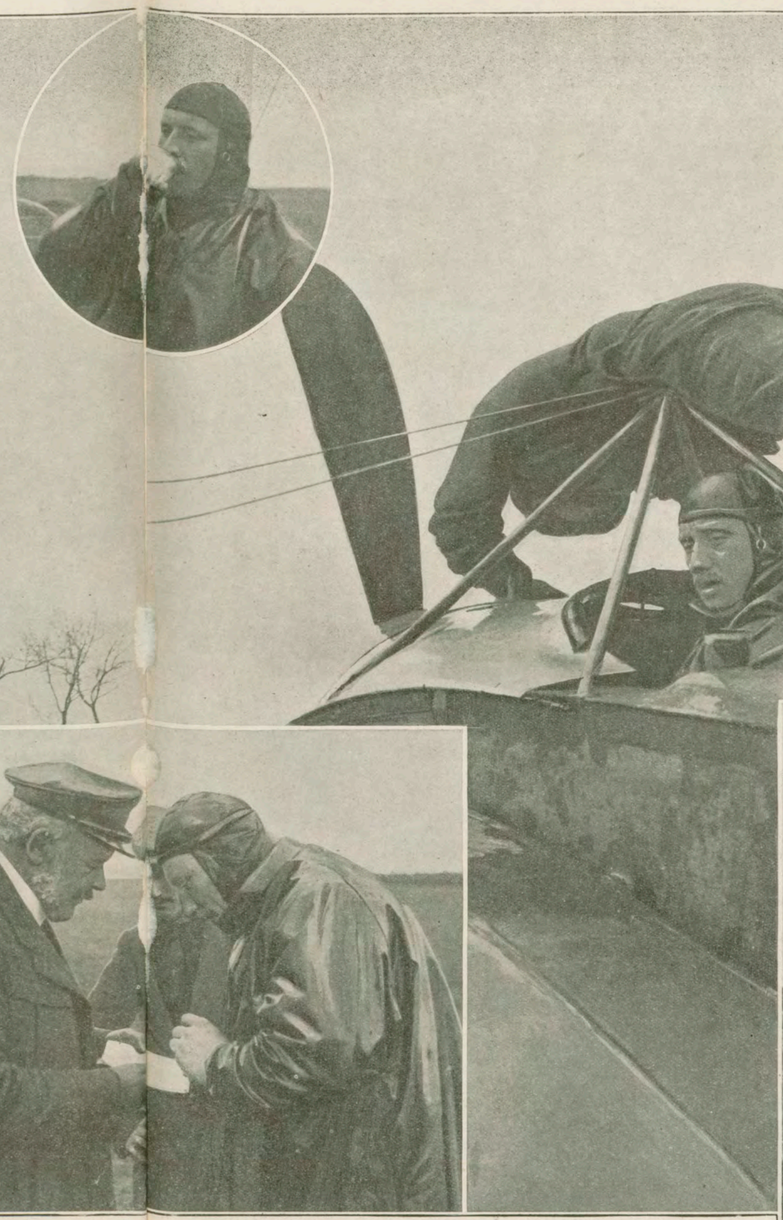
Emmanuel Hélen est en train d'accomplir, pour la Coupe Michelin, la plus belle prouesse athlétique que l'on puisse imaginer, volant chaque jour 533 kilomètres.

HÉLEN EN VOL

Hélen n'est pas favorisé par le temps. mais rien ne l'arrête. (Monoplan Nieuport, moteur Gnôme).

LA SIGNATUR

Emmanuel Hélen donne sa signature réparateur pour l'effort du lendemain. le record de Fourny, depuis le 22 novembr



OFFICIELLE

commissaire, avant d'aller prendre le repos haut, il se réconforte. Il a officieusement battu (Monoplan Nieuport, hélice Chauvière).

UN RAVITAILLEMENT

Emmanuel Hélen évite de descendre de son monoplan Nieuport, tant il est fatigué.

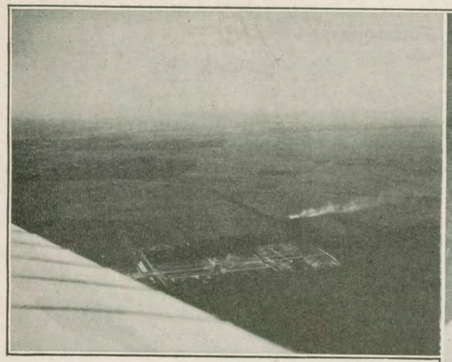
LE DERVICHE TOURNEU EMMANUEL HÉLEN

La Coupe Michelin de cette année impose un réglement particulièrement dur. En s détenteur l'aviateur qui, le 31 décembre 1913, aura totalisé chaque jour le plus de ki mètres, sans s'arrêter un seul jour, à condition que sa vitesse moyenne atteigne 50 k mètres à l'heure entre le lever et le coucher du soleil. Peu de pilotes se sont senti le c rage de se lancer dans une pareille entreprise, qui nécessite une énergie et une puissa rares. On ne se fait pas une idée, en effet, de l'effort que doit fournir l'athlète qui, quotidie nement, quelque soit le temps, est obligé de parcourir 533 kilomètres, comme le fait Hé depuis le 20 octobre. Hélas ! par suite d'un remorquage malencontreux, le hardi pilote a perdu le bénéfice de plus de 4.000 kilomètres. Le record de Fourny est de 15.989 kil. 200, lorsque Hélen l'atteindra, il aura couvert près de 21.000 kilomètres. Et il a l'intention de continuer ainsi jusqu'au 31 décembre. Il est difficile de se faire une idée de l'énergie qui doit être dépensée pour arriver à mener à bien une aussi colossale entreprise. Aussi tous seront-ils heureux si Hélen triomphe, mais en regrettant que Fourny ait tourné près de 16,000 kilomètres pour rien.

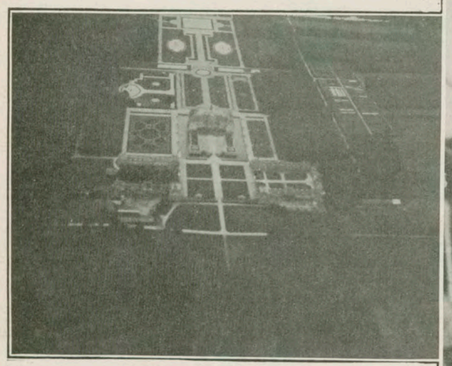
LA DESCENTE DIFFICILE

Emmanuel Hélen est tout courbaturé, ses jambes sont enflées, ses muscles fatigués; mais malgré tout, il continue, voulant à tout prix s'attribuer la victoire.

LA VIE AU GRAND AIR



LA PREMIÈRE ÉTAPE
Le voyage de Daucourt et de son passager Roux a été contrariê continuellement par le mauvais temps.



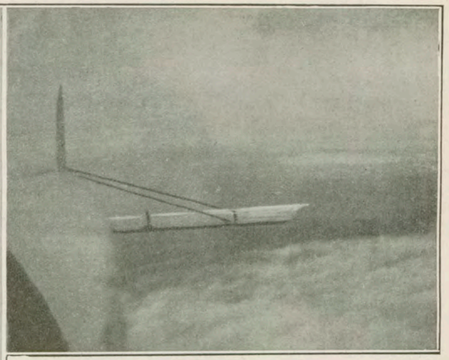
LE CHATEAU DE VAUX
La pluie, le brouillard et le vent ont sans cesse gêné les deux voyageurs de l'air dans leur raid Paris-Le Caire.

AVANT MUNICH
La grande voie aérienne Paris-Le Caire sera tracée par un avion français, au prix de quelles difficultés!

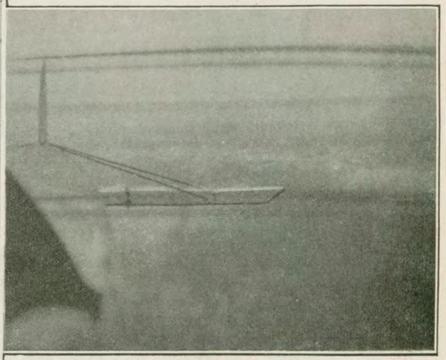
LE TOURISME

Le 21 octobre, Daucourt et son passager Roux quittaient Paris à destination du Caire. Le public, gâté par les prouesses de nos pilotes, croyait qu'en quelques jours le parcours serait effectué. Il ne songeait pas aux difficultés du voyage, aux traîtrises de l'atmosphère, aux exigences des zones interdites, à la fatigue du moteur et à l'effort imposé au pilote. Les voyageurs ailés arrivaient à Constantinople (2.600 kil.)

DAUCOURT A CONSTANTINOPLE
Sur l'initiative de M. René Quinton, la Ligue Nationale Aérienne, dont il est le président, a décidé de faire tracer par des pilotes français, les grandes routes internationales de l'air. La première, celle de Paris-Le Caire, a été confiée à l'excellent pilote Daucourt. Malheureusement, la saison défavorable l'a empêché de faire aussi bien qu'il l'espérait, mais il faut se souvenir qu'il cherche moins à établir un record qu'à prouver les possibilités de l'avion de tourisme. (Monoplan Borel).



AU-DESSUS DES NUAGES
La plupart du temps, les voyageurs aériens ont dû se diriger à la boussole, la brume empêchant d'apercevoir le sol.



EN TURQUIE
Ces clichés, pris par M. Roux, passager de Daucourt, prouvent les difficultés rencontrées par les aviateurs.

AU-DESSUS DE VARNA
Cette photographie, faite à Varna, montre le lever du soleil, tandis que la terre est couverte de brume.

EN AVION

le 9 novembre. De Constantinople au Caire, l'itinéraire est le suivant: Constantinople-Bozanti (1.047 kil.), Bozanti-Alexandrette (230 kil.), Alexandrette-Alep (120 kil.), Alep-Rayak (303 kil.), Rayak-lac de Tibériade (215 kil.), lac de Tibériade-Jérusalem (125 kil.), Jérusalem-Jaffa (87 kil.), Jaffa-Port-Saïd (325 kil.), Port-Saïd-Le Caire (200 kil.), soit un total de 5.252 kilomètres.

LE CAMP DE LEVALLOIS MENACÉ

Dimanche dernier, à Saint-Ouen, s'est disputé devant plus de 4.000 spectateurs, le match Red Star-Levallois. La victoire est revenue à l'équipe du Red Star par 6 buts à 2.

UNE TENTATIVE DE SURMICK

Surmick, l'avant de Levallois, qui marqua le premier but pour son camp, seul devant les buts du Red Star, tente de bloquer le ballon.

LE MATCH RED STAR-LEVALLOIS

Sur notre photographie, Maës (à droite), l'excellent centre avant du Red Star et Letailleur, l'arrière de Levallois, se disputent le ballon. Maës fut remarquable d'un bout à l'autre de la partie ; il marqua six buts sur six.

LE RED STAR BAT LEVALLOIS

La rencontre Levallois-Red Star qui clôturait la période des matches-aller, du Championnat de la Ligue, se disputa dimanche dernier à Saint-Ouen devant 4.000 spectateurs. Le team de Levallois n'avait pas encore subi de défaite depuis le commencement de la saison. Léger, mais très scientifique, il battit entre autres l'Olympique Lillois, Champion du Nord, le C. A., de la Société Générale Champion parisien de l'Union, et plus récemment le C. A. de Paris détenteur du Trophée de France. Commandé par Barreau, un des meilleurs joueurs que nous ayons eu en France, le onze levalloisien, à force d'application, est arrivé à fournir un jeu très pur, et qui se rapproche de celui pratiqué par nos maîtres d'Angleterre. Malheureusement, si les équipiers font preuve de beaucoup de tête, ils ne sont pas physiquement aussi redoutables.

Le Red Star A. C., par contre, brille surtout par le souffle et l'entraînement. Possédant un cœur admirable, il semble plus se soucier de marquer des points, que de soigner sa façon de les amener. Le Red Star a triomphé de Levallois par 6 buts à 2, après une partie qui fut tout à son avantage. Les grands déplacements de jeu ont complètement dérouté les levalloisiens qui furent également pris de vitesse.

LA VIE AU GRAND AIR

UN DÉGAGEMENT DE CHAYRIGUÈS

Chayriguès, le gardien de but du Red Star, fut merveilleux d'agilité et d'à-propos. On aperçoit Surmick qui surveille le dégagement de Chayriguès.

UN MAUVAIS DÉGAGEMENT DE TOUZET

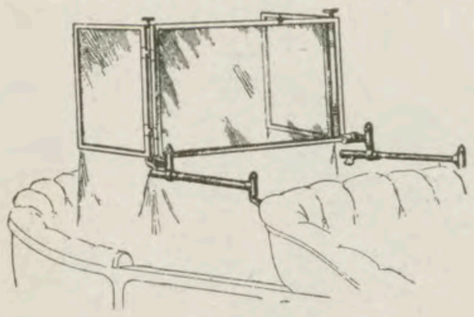
Touzet, le gardien de but de Levallois, fut loin d'être aussi adroit que son rival Chayriguès. Notre photographie le représente sortant de ses buts pour dégager faiblement au poing.

AU MILIEU DU BROUILLARD

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE[1]

PARE-BRISE TRI-GLACE A EXTENSION — Les meilleures places, dans une voiture automobile découverte, ne sont point celles d arrière, comme un vain peuple le pourrait penser : si l'on y est confortablement installé, on y reçoit en revanche de violents remous d air, agrémentés parfois de la poussière de la route.

Or, un nouveau pare-brise vient d'être



Le pare-brise à coulisse.

mis sur le marché, qui paraît éviter ces inconvénients, sans pour cela gêner les occupants des sièges de l'avant.

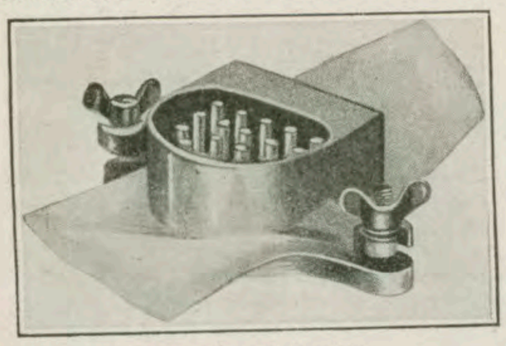
Il se compose de trois glaces montées sur un robuste châssis articulé, et pouvant être fixées dans une position d ouverture quelconque De plus, et ceci est l'essentiel, le châssis peut être fixé à la distance qui convient exactement pour son efficacité, suivant les dimensions de la carrosserie. Il peut coulisser à cet effet sur deux solides tringles, articulées elles-mêmes sur deux pivots, rigidement fixés aux dossiers d avant.

On peut donc régler suivant ces trois considérations : ouverture, emplacement et distance.

Ce système est fort bien compris.

POUR VULCANISER SOI-MÊME. — Il existe de nombreux modèles de vulcanisation, tous très ingénieux, mais il en est peu d'aussi peu compliqués que celui-ci :

Il est formé d'une plaque pleine à quoi sont fixées les tiges taraudées recevant les boulons à oreille de serrage,



Le vulcanisateur de route.

et d'une sorte de récipient dont le creux comporte une série de petites tiges cylindriques

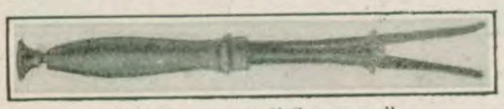
Son emploi est le suivant :

Une fois que la réparation préliminaire a été effectuée sur la chambre à air endommagée, on serre celle-ci entre les deux parties du vulcanisateur. Puis on remplit la cavité d'essence et l'on allume : quand la combustion est complète, la vulcanisation se parachève par la chaleur emmagasinée par les tiges cylindriques. L'opération demande 15 à 20 minutes.

S'il s'agit de l'enveloppe, le vulcanisateur se fixe au moyen d une chaînette attachée à un boulon et serrée par un écrou à oreille.

TIRE-SOUPAPES. — Le petit instrument ci dessous décrit est aussi pratique que simple et rend le remontage des soupapes très facile et rapide.

Habituellement, lorsqu'on a libéré le clapet de la clavette qui maintient le



Le tire-soupapes " Couronne ".

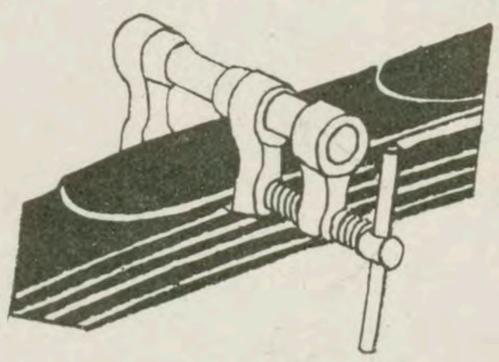
ressort, il est assez difficile de le sortir de son siège, d autant plus qu'on ne dispose guère, à cet effet, que d'outils non appropriés. Avec le tire soupapes « Couronne », cette opération s'effectue en un clin d'œil

On introduit l'appareil fermé — c'est-à-dire la tige poussée à fond — dans l'orifice par où l on doit sortir le clapet, on écarte ensuite les griffes du tire soupapes en tirant la tige jusqu'à ce que lesdites griffes prennent les bords du clapet ; puis, en pressant sur la tige de façon à ce que les griffes saisissent et serrent le clapet à sa périphérie, on enlève l'appareil, qui entraine le clapet avec lui

Dans certains moteurs, le diamètre du bouchon de clapet permet tout juste le passage de celui-ci ; on retire alors le tire soupapes en engageant les griffes dans les filets du taraudage et en les suivant comme pour dévisser.

POUR GRAISSER LES RESSORTS. — On sait tout l'intérêt qu'il y a de faciliter le jeu des ressorts à lames de nos voitures par le graissage. Malheureusement, cette opération ne va pas sans quelque difficulté, et l'on néglige souvent de l effectuer.

Un petit outil permet de remédier à cela. C'est une sorte de presse à main

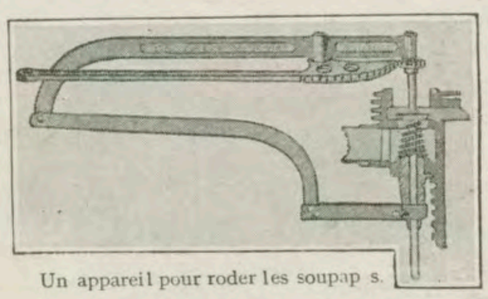


Ce petit outil en faisant écarter les lames des ressorts permet un graissage aisé.

portant un bras mobile. Ce bras mobile et l'extrémité du bras fixe opposée à la poignée sont coudés en coin. On n'a donc qu'à placer ces deux coins en face d'un entre-lames et serrer... Les lames s'écartent sans grand effort et l'on n'a plus qu à graisser.

RODE-SOUPAPES — S'il est une corvée fastidieuse et délicate, c'est assurément le rodage des soupapes

On a inventé déjà bon nombre d'instruments pour faciliter ce travail, mais bien peu répondent au but cherché comme celui ci, qui peut également ser-



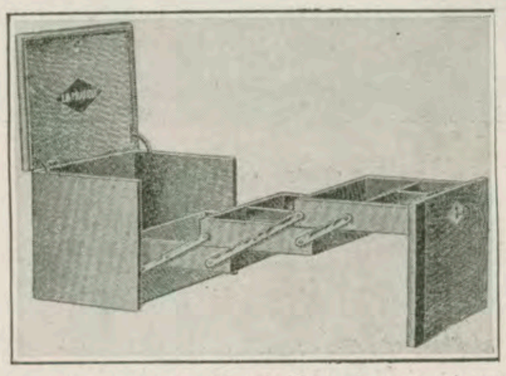
Un appareil pour roder les soupap s.

vir de lève-ressort pour enlever la clavette de ressort.

Ce rode soupapes se compose d un bâti à deux bras, dont l un s appuie sur le guide du clapet, et l autre reçoit une tige qui vient s appliquer sur la tête du clapet. Cette tige porte un pignon denté commandé par un secteur denté solidaire d'un levier articulé au bras supérieur.

L'appareil étant en place, on imprime un mouvement de va et vient au levier, et le rodage s'effectue aisément, suivant un excellent centrage.

COFFRE DE MARCHEPIED MÉTALLIQUE. — Les chauffeurs savent, par



Le nouveau m rchepied métallique à comp rtimentage extensible.

expérience, combien la plupart des coffres de marchepied — et les autres — sont mal compris. Tout y est en désordre, et il faut généralement tout en sortir pour arriver à dénicher l'outil que l'on cherche et qui, comme par hasard, se trouve toujours au fond. De plus, ils sont souvent mal montés, et les bois employés à leur construction ont à souffrir des intempéries auxquelles ils sont constamment exposés.

Le coffret représenté par l'illustration échappe à ces critiques. Etant métallique, il est à peu près indéformable, et sa disposition intérieure, à compartimentage extensible, est telle que chaque chose peut y être à sa place. Son montage est très robuste et son aspect extérieur peut être aussi élégant qu'on le désire.

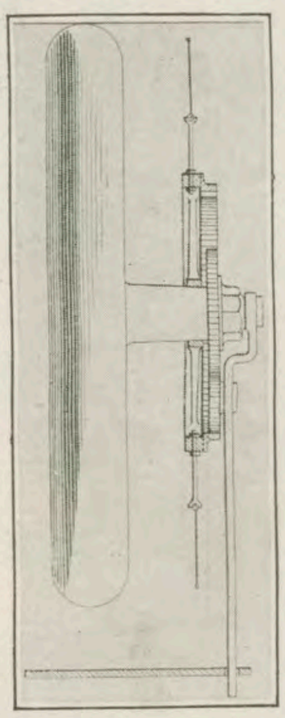
C est là un accessoire fort intéressant, bien qu un peu négligé jusqu'ici.

UN NOUVEAU PARE-BOUE. — Ce nouveau pare-boue diffère entièrement de ceux qui ont été essayés jusqu'à ce jour.

Il présente une très intéressante particularité. Il se compose d'un disque qui, tout en ayant la largeur de la roue, est animé d'un mouvement de rotation inverse de celui de la roue.

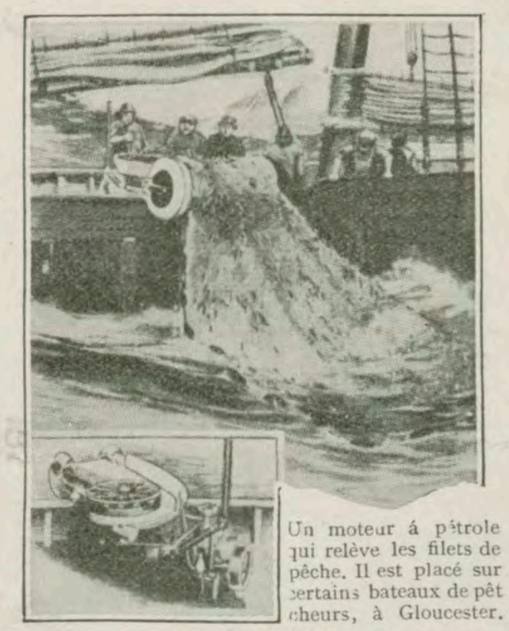
Par suite de cette disposition, la boue qui se trouve projetée latéralement contre le pare-boue est projetée à nouveau vers son point de départ, mais avec une force de jet très atténuée.

Ce système, très ingénieux et tout à fait pratique est dû à M. Victor Fresc, de Saint-Mandé.



Le nouveau pare-boue Victor Eresc.

LE MOTEUR BON A TOUT FAIRE. — Un mode nouveau d'utilisation du moteur à explosion vient d être récemment mis en pratique à Gloucester (Mass. U. S. A.) où les conditions d'existence



Un moteur á p trole qui relève les filets de pêche. Il est placé sur certains bateaux de pêcheurs, à Gloucester.

des pêcheurs en ont été radicalement changées.

En effet, non seulement le moteur à explosions a été mis à contribution pour la propulsion des bateaux de pêche, mais encore on a fait appel à sa puissance docile pour le relevage des filets. Cette opération, pénible et lente jusqu'ici, se fait à présent en quelques minutes suivant le dispositif reproduit ci-dessous.

POUR GONFLER LES PNEUS SANS FATIGUE. — La famille des gonfleurs vient de s'augmenter d'une unité, dont le grand mérite est une extrême simplicité.

C'est un compresseur automatique qu peut s'adapter sur tous moteurs à explosions ou à combustion par simple raccordement avec la chambre d'explosion d un cylindre.

Il se compose essentiellement d'une petite pompe pneumatique aspirante et foulante dont le corps contient un double piston à deux diamètres, ramené à fond de course par un ressort antagoniste La partie inférieure du corps de pompe peut être mise en communication avec la chambre d'explosion d un cylindre, au moyen d'un raccord à robinet se vissant dans un taraudage ou dans un bouchon de soupape. Le robinet commande l'arrêt et la mise en marche du compresseur.

La partie supérieure du corps de pompe est en communication avec l air libre, par une soupape d aspiration automatique, et avec le conduit d'air, par une soupape de refoulement.

Le fonctionnement est aisément compréhensible : à l aspiration, le piston descend par dépression et provoque l'entrée d une cylindrée d air absolument pur. A la compression, le piston remonte partiellement jusqu à équilibre des efforts sur ses deux faces. A l explosion, il est poussé violemment jusqu à fond de course vers le haut et refoule l'air dans le tuyau de gonflage.

PAUL LAUNAY.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 17 AU 24 NOVEMBRE

AVIATION

JEUDI 20 NOVEMBRE. — Prague. — Védrines vole sans escale de Nancy à Prague.

VENDREDI 21 NOVEMBRE. — Gilbert vole de Bordeaux à Paris (500 kilomètres), en 3 h. 35 minutes.

DIMANCHE 23 NOVEMBRE. — Etampes. — L'aviateur Hélen, concourant pour la Coupe Michelin, après 24 jours de vol quotidien, a couvert 12.792 kilomètres.

DIMANCHE 23 NOVEMBRE — Juvisy. — L'aviateur Chanteloup boucle la boucle verticalement.

AUTOMOBILE

JEUDI 20 NOVEMBRE. — Milan. — Le motocycliste Carlo Maffeis, avec une machine de 500 cm. de cylindre, bat le reccord du kilomètre motocyclette départ lancé, en 31 s. 2/5.

FOOTBALL RUGBY

DIMANCHE 23 NOVEMBRE. — Parc des Princes — Le Racing bat le Stade, par 3 points à 0, à Pau.

L'Aviron Bayonnais et la Section Paloise font match nul.

A Perpignan. — L'A. S. Perpignanaise bat le Stade Bordelais, par 12 points à 3.

FOOTBALL ASSOCIATION

DIMANCHE 23 NOVEMBRE. — Saint-Ouen. — Le Red Star bat le F. C. de Levallois par 6 buts à 2.

CYCLISME

DIMANCHE 23 NOVEMBRE. — Palais des Sports. — *Match Fourlier-Friol* : 1. Hourlier.

Grand Prix des Nations (40 kil. derrière motocyclette). — 1. Sérès, en 31 m. 22 s. 2/5 ; 2. Bruni ; 3. Huybrechts. 4. Van Neck.

Prix Gougoltz. — 1. Devoisoux : 2. Dupuy ; 3. Fournous.

HIPPISME

DIMANCHE 23 NOVEMBRE. — *Prix Magne* (Haies 15.000 francs, 3.100 mètres) : 1. Boutefeu, à M. James Hennessy (A. Carter) ; 2. Ignotus ; 3. Ramage. — P. M. : gag., 30 fr. 50 ; pl. 12 fr. 50, 14 fr. 14 fr.

Prix Richard Hennessy (Steeple-chase, 30.000 francs, 3.500 mètres) : 1. Lélio IV, à M. J. Hennessy (A. Carter) ; 2. Clitias ; 3. Prince Christian.

Prix de Chantilly (Steeple, 15.000, 5.000 mètres) : 1. Ex Abrupto, à M. Jacques Hennessy (Hawkins) ; 2. Grand Duc III. — P. M. : gag., 16 fr. pl.. 12 fr. 50, 13 francs.

TIR

VENDREDI 21 NOVEMBRE. — Réunion de la Société l'*Assaut au Pistolet* (tir avec balles Devillers). Gagnants des poules : Petrocochino, Vte Le Veneur de Tillière, Morntons, Galand.

Sur 144 balles, 242 ont touché les adversaires en présence.

POUR GAGNER UN TORPEDO....

Il faut prendre part à notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 francs de prix.

Ce Concours est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpedo 10-12 chevaux Doriot-Flandrin-Parant.

Voir page III des feuilles de garde le sixième bon de ce concours.

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs les cinq numéros précédents contre 2 fr. 25.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

POUR LES RECORDS DE DISTANCE ET DE DURÉE EN SPHÉRIQUE

Le record de distance en sphérique de René Rumpelmayer et Mme Goldschmidt (2.420 kil.) et celui de durée du colonel Schaeck (73 heures 45) viennent de subir de terribles assauts. Les plus remarquables champions du ballon libre s'y étaient attaqués: dans le Condor *avaient pris place Emile Dubonnet et Welby Jourdan; dans le géant l'*Icare, *se trouvaient Maurice Bienaimé. Jacques Schneider et Pierron. Les premiers atterrirent à Stanislau, en Galicie, après un voyage de 1700 kilomètres, les seconds à Oulance, en Bessarabie, après un raid de 2.000 kilomètres. Le manque de vent obligea les deux merveilleuses équipes à atterrir.*

LE NUMÉRO DE NOËL DE LA VIE AU GRAND AIR

C'est le 13 décembre que paraîtra le numéro de Noël de la *Vie au Grand Air*. Nous avons voulu qu'il fut digne des améliorations apportées à notre revue sportive et nous espérons que nos efforts seront couronnés de succès. Certains reprochaient aux précédents de sacrifier le texte à l'illustration. Désireux avant tout de plaire à nos lecteurs, nous avons tenu compte de cette observation : nous avons simplement augmenté la partie illustrations, nous n'avons pas diminué la partie texte. De cette façon, nous espérons faire plaisir à tous.

La *Vie au Grand Air-Noël*, commencera par une sensationnelle enquête auprès des champions les plus célèbres. Nous leur avons posé cette question : « Quelle fut votre plus grande émotion sportive ? » On voit d'après le sujet, l'intérêt que peuvent présenter les réponses de *Léon Barthou, Louis Blériot, Gabriel Voisin, Alfred Leblanc, Emile Dubonnet, Brindejonc des Moulinais, Marc Pourpe, Miss Annette Kellermann, Jean Bouin, Georges Carpentier, Petit-Breton, Ellegaard, Jacques Dedet, De La Plane*.

Cette importante série sera suivie d'une autre qui fera défiler devant les yeux des lecteurs les plus fameux exploits des divers sports.

LES HORS-TEXTES

En plus d'une couverture due au peintre si moderne *Gosé*, une double page représentant le record de l'heure de Jean Bouin, par l'artiste américain *Machefert*, et une planche montrant le match Georges Carpentier-Jeff Smith, par *Genty*, nous publierons trois double pages présentées en hors-texte afin de permettre à nos lecteurs de faire encadrer ces véritables œuvres d'art.

L'une, de *Macchiati*, rappelle la traversée de la Méditerranée par Roland Garros. La seconde, de *Machefert*, donne une phase d'un match d'association. La troisième de *Bailly*, retrace un épisode du Tour de France cycliste.

Toutes ces illustrations en deux et trois couleurs seront, nous en sommes convaincus, fort bien accueillies par nos lecteurs qui, nous l'espérons, réserveront à la *Vie au Grand Air-Noël*, vendue 2 francs, le succès qui a marqué nos précédents numéros.

Rappelons que le numéro de Noël est adressé gratuitement à tous nos abonnés.

LA VIE AU GRAND AIR

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Première fausse dent.

Je crois que c'est dans les mémoires d'une fameuse courtisane, qu'on peut lire la phrase légendaire : « Je devins une beauté célèbre en Europe, l'année où je dus me faire poser ma première fausse dent! »

En serait-il de même en sport, et la renommée, peu familière avec ses élus, ne leur viendrait-elle qu'après leur apogée, à leur première fausse dent?

Le monde de la boxe semble nous en offrir les premiers et non les moins troublants exemples. Vous n'avez pas oublié, sans nul doute, les retentissants démêlés qui marquèrent l'arrivée en France de Frank Klaus, il y a deux ans. Le boxeur américain avait successivement battu tous les aspirants et les détenteurs du titre. En revanche, Papke, gloire déchue, ayant dépassé le poids, s'était fait battre à peu près par tout le monde, Papke fut donc sacré champion. Puis, Klaus battit Carpentier et même Papke. Il fallut s'incliner. On attendit, et Klaus vient d'être proclamé champion, enfin, au lendemain même du jour où il a subi sa première défaite, et fut mis knock-out. Première fausse dent, première faiblesse de la mâchoire. Vite une couronne!

Il y a cinq ans que Sam Langford, invaincu, cherche en vain à boxer pour le titre de champion du monde. On le lui accorde enfin. Ne vient-il pas, en effet, de se faire battre par Gunboat Smith? Quant à celui-ci, il faudra qu'il attende. Qu'il se fasse battre, son tour est bon.

L'Aviron Bayonnais avait, en 1912-1913, une équipe invincible qui se promena victorieuse sans effort, par toute la France. Il demanda en vain de la faire jouer, seule, contre toute équipe mixte, afin d'opposer la cohésion et l'unité aux formations de fortune. Cette année, en revanche, on le lui accorde. N'a-t-il pas été tenu en échec par Tarbes, Pau, battu par une équipe anglaise, et n'a-t-il pas battu difficilement Toulouse? Qu'il se basse battre par une équipe française, et il aura l'honneur de jouer en Angleterre au nom de la France. Le Stade et le Racing n'ont-ils pas fourni des précédents?

Ah! les fausses dents, les fausses dents!

WHIPPER

P. S. — *Après cette déclaration, inutile de m'écrire : « Enfin, Monsieur, votre talent paraît s'affirmer... »*

W.

AUTOMOBILE

La voiture qu'il nous faudrait

Quels progrès y aurait-il à réaliser?

Un de nos confrères a proposé à ses lecteurs la question suivante : quel progrès voudriez vous voir réaliser dans l'industrie automobile ?

Ainsi posée, la question n'est pas complète ; c'est au pluriel qu'elle aurait dû être présentée. Car, de même que jamais la perfection ne saurait être atteinte, et que, quelle que soit la somme de progrès réalisés par une industrie quelconque, il en est toujours de nouveaux à espérer ; de même, dans un ensemble composé de plusieurs organes différents et bien distincts, ce n'est pas un seul de ces organes seulement qui sera susceptible de perfectionnements, mais tous, indistinctement, et aussi bien l'un que l'autre.

La réponse que notre confrère a classée première parmi celles qui lui sont parvenues, ne s'occupe que du moteur ; seul, avant toutes les autres parties du châssis, il semble devoir retenir l'attention des ingénieurs. Serait-ce que l'embrayage, le changement de vitesse, la transmission, les roues, la supension, les freins, la direction doivent nous suffire tels qu'ils sont aujourd'hui, ou que le moteur, amené au degré de perfection qu'on lui souhaite et qu'on ne désespère pas d'atteindre, suppléera, à lui seul, à l'insuffisance possible de tout le reste du châssis ? Je pense, au contraire, que tout est perfectible et que le progrès d'une partie aidera au progrès de toutes les autres.

La puissance du moteur, par exemple, est loin d'être la même, si on la prend à l'embrayage ou à la périphérie des roues. Le rendement a subi, avant d'arriver à la jante, un sérieux déchet. C'est donc que les organes qui s'interposent entre le moteur et le pneumatique absorbent une partie de la force émise ; pourquoi, en conséquence, la puissance perdue en route ne pourrait-elle être récupérée si on supprimait la cause de cette perte ? La suppression du changement de vitesse, tout simplement, ne serait-elle pas un progrès réel et appréciable ? Plus de levier à manœuvrer, plus de bruit d'engrenages, ronronnant quand ils sont en prise, grinçant et hurlant quand on les fait pénétrer l'un dans l'autre de la barbare manière que vous savez. Augmentation du silence d'un côté, diminution du travail de l'autre. N'avoir qu'une simple manette à diriger sur le volant et régler ainsi la quantité du gaz voulue par l'effort à produire et la résistance à surmonter. Il me semble que voilà bien un rêve que la grande majorité des automobilistes voudrait voir se réaliser.

La voiture peut être comparée à un piano. Il y a un clavier et un pédalier dans l'un comme dans l'autre. L'important est de savoir en jouer, en tirer le meilleur parti. Nous demandons simplement aux ingénieurs de supprimer le pédalier, ou tout au moins de ne conserver celui-ci que pour la commande des freins. Car, parlons de ceux-ci maintenant ; on les actionne de deux façons, par une pédale, sur le différentiel généralement ; par un levier à main sur les roues. Or, que se passe-t-il au moment où un obstacle surgit brusquement qui oblige à arrêter la voiture dans le plus court espace possible ? Il se passe ceci : que l'obstacle étant sérieux, on a besoin de tenir à deux mains le volant de direction et que le levier des freins sur roues reste inutilisé, la nature n'ayant pas encore daigné nous orner d'un troisième bras qui serait si utile en la circonstance. Par contre, si les freins étaient actionnés par deux pédales, nos pieds disponibles pourraient s'occuper utilement.

Et le différentiel, croyez-vous qu'il soit vraiment indispensable ? Je connais plus d'une voiture de course ayant parcouru des milliers de kilomètres sans en être munie, et qui n'en a pas souffert, qui n'a pas usé plus de pneumatiques qu'auparavant, qui y a même gagné en vitesse, les deux roues arrière travaillant ainsi aussi symétriquement que possible à l'arrachement. On prétend que, en cas d'éclatement d'un pneumatique, l'absence de différentiel pourrait constituer un danger ; mais est-il si nécessaire que les deux roues soient également motrices. Par expérience, je puis dire qu'une seule roue actionnée par le moteur suffit à entraîner la voiture. C'était au temps où l'on ne pratiquait encore que la transmission par chaînes. Je me rendais de Turin à Nice ; et, en sortant de Pignerol, pour une cause dont je n'ai plus le souvenir, un des tendeurs de chaîne vint à se fausser ; force me fut de bloquer le différentiel en immobilisant le pignon du côté du tendeur faussé. Je gagnai ainsi le petit village de Cavour, à quelque quinze kilomètres de là, pour trouver une forge où réparer la pièce tordue. Eh ! bien, sur ces quinze kilomètres de routes italiennes (c'est dire que le sol était loin d'être bon), honnêtement accidentées puisque je longeais la chaîne des Alpes, ma moyenne de marche ne s'est nullement ressentie de l'absence d'une roue motrice. Assurément, si je n'avais pas eu de chaîne, je n'aurais pu m'en tirer aussi aisément ; mais j'ai idée que la chaîne, si honnie, n'a pas dit son dernier mot.

PAUL MEYAN.

NOS DIMANCHES SPORTIFS.

Les Inséparables

Cross country cycliste interclubs

(7 décembre)

Notre prochain dimanche sportif sera réservé à la bicyclette et nous invitons toutes les sociétés cyclistes affiliées à l'Union Vélocipédique de France à y prendre part. Comme on le verra par le règlement ci-dessous, l'esprit d'équipe pourra rigoureusement s'exercer au cours de notre épreuve que, pour cette raison, nous avons baptisée du nom de Concours des Inséparables.

Règlement

ARTICLE PREMIER. — Chaque société sera représentée par une équipe de trois coureurs. Chaque coureur devra avoir un maillot aux couleurs de sa société.

ART. 2. — Le départ sera donné à 9 h. 30, au Vésinet, sur la piste circulaire du lac où se jugera l'arrivée.

Les concurrents devront être arrivés dès 8 h. 30 sur le terrain, afin qu'on puisse fixer et plomber sur leurs machines les fiches de contrôle.

ART. 3. — Les concurrents auront à passer par trois contrôles situés ; au pont de *Meulan*, au pont de *Pontoise*, au pont d'*Argenteuil*. Entre ces différents points, ils sont libres d'adopter l'itinéraire qui leur convient. Ils peuvent indifféremment faire le parcours dans un sens ou dans l'autre.

ART. 4. — A chaque contrôle, les coureurs d'une même équipe doivent se présenter en même temps et faire timbrer leur fiche de contrôle. Le timbre ne sera apposé par leur contrôleur que si les trois coureurs sont ensemble.

ART. 5. — A l'arrivée, les trois coureurs d'une même équipe doivent passer la ligne ensemble et de front. Le temps ne sera pris qu'au passage de celui des trois coureurs qui sera le plus en arrière.

ART. 6 — Pendant toute la durée du parcours, les coureurs d'une même équipe peuvent se prêter aide et assistance.

ART. 7. — L'équipe qui accomplit le parcours dans le meilleur temps est classée première.

ART. 8. — PRIX. — Douze prix sont affectés à cette épreuve. Ils consistent en bicyclette, pneumatiques et boyaux.

ART. 9. — Les cinq équipes classées premières recourront ensemble sur trois tours (3.000 mètres) de la piste circulaire du Vésinet, pour disputer individuellement les prix.

ART. 10. — Tout accident quelconque dont ils pourraient être cause ou victime sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toutes responsabilités.

ART. 11. — Le présent réglement pourra subir toutes modifications que des cas non prévus nécessiteraient.

ART. 12. — Les engagement sont reçus dès aujourd'hui aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, directement ou par correspondance.

Ils devront être accompagnés d'une somme de cinq francs par équipe, montant du droit d'inscription.

Course de la côte Inconnue

(14 décembre)

Nous réservons notre quatrième dimanche aux automobilistes et c'est sur une côte, cette fois, que nous mettrons à l'épreuve la puissance et la souplesse de leurs moteurs.

Cette course se disputera le dimanche 14 décembre, dans la banlieue ouest de Paris, sur une côte qui ne sera désignée aux concurrents que la veille, afin d'éviter tous essais préliminaires.

Mais la première des choses est de cacher autant que possible le 307. Il est trop en vue dans cette clairière. Péniblement, nous tournons la lourde queue métallique toute pleine d'huile de ricin, pour l'entrer dans le taillis.....

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables. L'escadrille de Toul, mandée en toute hâte, arrive à 4 h. 30. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire avant le soir plusieurs voies ferrées de l'Alsace-Lorraine.

Saint-Bris vient de finir la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, quand des canons contre aéroplanes, braqués vers lui, le bombardent, il réussit à leur échapper et va faire sauter le tunnel de Rodalhen ; mais son réservoir d'essence traversé par une balle allemande le force à atterrir au bord de l'étang de Waldeck.

Le silence de la nuit nous entoure, à peine troublé par le bruissement des arbres, le craquement des aiguilles des sapins sous nos pas. La forêt semble inhabitée. Seul, un oiseau de proie réveillé par le grand vol du 307 tournoie inquiet au-dessus de l'avion.

Tout bas, Kaufmann me dit :

— Je connais un peu ce coin de Waldeck. Quand j'étais petit, j'ai travaillé comme apprenti-serrurier à Philipsbourg, à une lieue d'ici... Je me souviens qu'il y a des schlitters aux environs. S'ils sont alsaciens on pourrait leur demander secours.

— Vous parlez bien le patois de Basse-Alsace ?

— Oh ! oui, mon lieutenant, je n'en ai jamais perdu l'habitude.

— Eh bien, il faut partir à la découverte, pour demander de l'aide.

Mais la première des choses est de cacher autant que possible le 307. Il est trop en vue dans cette clairière.

Péniblement, nous tournons la lourde queue métallique toute pleine d'huile de ricin, pour l'entrer dans le taillis. Les ailes et le capot sont vite dissimulés derrière les branchages. Inutile de rien enlever sur l'avion : tel qu'il est, il est inutilisable. Cependant, par prudence, Kaufmann supprime le charbon de la magnéto.

Et maintenant, en campagne !...

A travers bois, nous nous faufilons en suivant un petit sentier forestier.

De temps en temps, nous nous arrêtons pour écouter... Soudain, Kaufmann qui marche en tête, revient sur ses pas.

— Mon lieutenant, murmure-t-il, derrière ces rochers, à droite, j'ai aperçu au loin la lumière d'une maison. J'ai envie d'approcher seul. D'après l'aspect de la maison, je verrai vite si ce sont des Alsaciens ou bien des Pruscos.

— Allez... mais soyez prudent. Rendez-vous ici. Je garde le sentier. Un coup de sifflet si la route est libre. Deux coups de sifflet si vous êtes en danger ou que vous ayez besoin de moi. C'est compris ?

— Oui, mon lieutenant.

Appuyé contre le tronc d'un énorme sapin des Vosges, je monte ma faction, mon revolver à la main, prêt à brûler la cervelle du premier garde forestier allemand.

Et je songe, dans la douceur de cette nuit d'août à notre situation désespérée, perdus sur la terre d'Alsace, en pleine mobilisation allemande, à 2 kilomètres d'une voie ferrée encombrée de trains militaires.

J'ai beau avoir confiance dans mon étoile, je crois qu'il sera dur d'en sortir cette fois. Et cependant, d'autres s'en sont tirés, qui n'étaient pas Français !

Car je pense à l'autre guerre, celle de 1870 ; je pense à la première reconnaissance de ces quatre officiers allemands, franchissant la frontière du Rhin, entrant en France, faisant 40 kilomètres à travers le pays, traversant à fond de train les villages alsaciens, poussant jusqu'à Niederbronn, couchant à la belle étoile dans les bois de Schirlenhof, affolant par leur incursion soudaine tout ce coin de pays.

C'était le 25 juillet 1870, il y a 50 ans de cela, peut-être par un soir d'été semblable, et je songe que cette reconnaissance audacieuse était commandée par un jeune capitaine de Uhlans, le capitaine Zeppelin, — Zeppelin, devenu depuis le fameux comte Zeppelin, notre plus redoutable et acharné ennemi de l'air. Oh ! les coïncidences étranges de la vie ! Voici que 50 ans après cette héroïque randonnée, un avion français survole cette même terre, poussant sa pointe à 150 kilomètres de la frontière et couchant à son tour à la belle étoile dans les forêts de Niederbronn !

Poursuivi par toute la division de Bernis et le peloton du lieutenant de Chabot, le capitaine Zeppelin, à travers les bois de Schillenhof, seul a pu se sauver sur le cheval d'un chasseur français et a survécu, pour pouvoir raconter l'audace de sa reconnaissance !

Leçon d'énergie, Saint-Bris, médite-la.

Ce qu'a fait Zeppelin, tu peux le refaire... *Tu peux échapper ! La terre d'Alsace te sera favorable !...*

Ma parole ! je crois qu'harassé j'ai sommeillé une seconde. Un coup de sifflet finit de m'éveiller complètement. J'écoute, rien autre chose. La voie est libre.

J'entends Kaufmann qui revient, marchant rapidement dans le sentier. Je projette la lumière de ma lampe électrique de poche pour lui indiquer où je suis.

A voix étouffée, il me dit tout joyeux :

— Mon lieutenant, pour de la veine, c'est de la veine. Je crois que nous sommes bien tombés et qu'on va s'en sortir.

Figurez-vous que j'arrive devant la maison. Tout de suite je reconnais qu'elle est habitée par des gens de chez nous. Oh ! il n'y a pas à s'y tromper. Quand c'est un Prussien, cela se voit tout de suite.

(1) Voir les nos 788 et suivants.

Malgré cela, je regarde par les carreaux de la fenêtre. Je vois deux coiffes d'alsaciennes. Je me dis : Bien, ça colle. Et je tape à la porte. Un vieux d'Alsace vient m'ouvrir et tandis que je lui dis rapidement en patois : « N'ayez pas peur ! Je suis alsacien... soldat français. Le petit-fils de Kaufmann de Niederbronn ». Qui est-ce que je reconnais ?... Hans Muller, un ami à mes vieux. Pensez si j'étais content !...

Je lui ai dit : « Père Hans, pas de bruit. Ne bougez pas. Fermez tous les volets. »

Il restait là, saisi, comme si la foudre était tombée à ses pieds, Je lui ai vite expliqué de quoi il s'agissait, et je lui ai dit en me sauvant : « Je reviens... Je vais chercher mon lieutenant... »

— Et savez-vous, mon lieutenant, la plus grande chance ? Il paraît qu'il y a deux heures, les gendarmes de Philipsbourg sont venus pour prévenir le fils d'Hans Muller d'aller rejoindre son corps de Landsturm à Wœrth, rapport à la mobilisation.

Deux heures plus tard, ils nous pinçaient à l'atterrissage !

La maison de Hans Muller se dresse devant nous avec ses grands pignons d'ardoise et ses toits pointus... Nous sommes attendus.

Dans l'encadrement lumineux de la porte, la haute stature du père Hans, coiffé du tricorne classique se découpe... A la vue de mon uniforme d'officier français, cet uniforme qu'il n'avait peut-être plus jamais revu depuis 70, il reste un moment interdit saisi d'une grande émotion, et c'est d'une voix tremblante qu'il articule en bon français en me tendant la main :

— Monsieur le lieutenant, soyez le bienvenu, vous qui venez de France. Ici, dans la maison d'Hans Muller, vous êtes encore en France !

Quelle grandeur dans ces simples paroles. Je reverrai toujours cette scène rapide, ce visage ridé où coule une larme, cette petite barbiche à l'impériale, souvenir de l'ancien temps, et ce geste large et noble pour ouvrir sa demeure, au mépris des représailles sanglantes.

Dans la salle basse où je pénètre, tout près d'un vieux bahut de chêne garni de faïences de Sarreguemines, je vois deux têtes d'Alsaciennes, l'une vieille, l'autre jeune, aux bandeaux d'or et d'argent, toutes deux surmontées du nœud de velours national, et qui nous regardent avec des yeux émus...

Et la porte fermée, les volets bien clos, il a fallu rapidement raconter aux braves gens. avides de tout savoir, notre aventure : l'attaque de Nancy par les Zeppelins, la surprise de Bitche, le bombardement d'Hombourg, notre panne au-dessus de l'étang. Mon français n'est pas toujours bien compris et Kaufmann rectifie en patois alsacien. Et les yeux bleus, tour à tour, brillent de colère ou de joie farouche.

— Mais ce n'est pas tout, père Hans. Il faut que nous sortions d'ici à tout prix !

— Où peut-on trouver de l'essence ?

— Combien vous en faut-il, monsieur le lieutenant ?

— Au moins cinquante litres. Et il me les faut avant le jour.

Hans réfléchit.

— C'est beaucoup cinquante litres ! monsieur le lieutenant, à Philipsbourg, il y a bien un épicier qui vend des bidons aux automobiles de passage. Mais il est impossible d'essayer d'en avoir dans la nuit et puis c'est un Allemand et il se méfierait de quelque chose...

Mais..., attendez, monsieur le lieutenant. Peut-être qu'au château on trouverait ce qu'il faut.

— Quel château, père Hans ?

— Mais celui de Bœrenwald, à mon maître, monsieur de Tichémont. Il a précisément son auto ces jours-ci, et vous savez, monsieur le lieutenant, à Bœrenwald c'est comme dans la maison du père Hans. Tout ce qu'on pourra vous donner, on vous le donnera du fond du cœur. Dire que je ne songeais pas à l'auto de M. le comte !

— Et c'est loin le château, Hans Muller. On pourrait facilement transporter l'essence ?

— Mais c'est tout près, à cinq minutes à peine de l'endroit où vous êtes tombés. Vous tourniez le dos au château en venant ici.

Mon cœur saute d'émotion ! C'est peut-être le salut !

. . . . . .

De nouveau, nous prenons le chemin de l'étang pour nous rendre au château de Bœrenwald... Hans nous guide, et tout en marchant à ses côtés, je l'interroge rapidement sur la situation des pays et sur les habitants de Bœrenwald. Il m'apprend que l'étang est une partie de la forêt de Waldeck font partie du domaine de Bœrenwald, et que M. de Tichémont, à cause de ses grandes propriétés, n'a pas quitté le pays depuis la dernière guerre. Quant à lui, Hans Muller, il est garde-forestier au service des Tichémont depuis quarante ans. Son fils l'aide ; mais, ajoute-t-il douloureusement, depuis qu'il a fait son service en Prusse, il n'est plus le même, *ils* l'ont changé, *ils* l'ont détourné de l'Alsace et de la France. Il est parti, il y a quelques heures pour Niederbronn, appelé par la mobilisation.

A travers bois, nous nous faufilons en suivant un petit sentier forestier.....

Nous arrivons près de la clairière. L'avion est toujours là, à moitié caché par les branches. Rien n'a bougé. Nous tenons rapidement conseil. Il est neuf heures trente. Hans propose d'aller en avant jusqu'au château pour prévenir M. de Tichémont.

— Vous comprenez, monsieur le lieutenant, il faut que je lui parle seul, sans qu'on me voie. Je crains les domestiques. Il y a là deux garçons, le chauffeur et le valet de chambre qui ne me reviennent pas. Ils se disent Alsaciens de Mulhouse. Je ne m'y fie pas. Ils pourraient peut-être aller vendre la mèche à Philipsbourg !

— Bien, Hans, faites pour le mieux. Notre salut est entre vos mains... nous attendons ici... Signal convenu : deux coups de sifflet... à bientôt.

Aidé de Kaufmann, monté dans le capot, je déboulonne le réservoir pour l'emporter au château. Impossible de songer à effectuer cette réparation en plein bois, à la lueur d'une lanterne, qui servirait de repère aux ennemis. D'ailleurs nous avons laissé le gros outillage à Nancy dans le tracteur, et emporté, à la place, des projectiles.

A l'éclair intermittent de la lampe électrique, nous enlevons péniblement les derniers écrous des brides. J'examine la déchirure, elle est réparable.

Les bords du cuivre peuvent être soudés, si nous trouvons les instruments nécessaires. Sinon, on tâchera de remettre un tampon de fortune.

Et je profite de ces quelques instants pour passer l'inspection minutieuse du 307. Il y a des dégâts : les ailes percées par les balles ressemblent à une écumoire. Rien que sur l'aile droite je compte quarante trous... — C'est Bitche qui nous vaut cela. Çà et là, quelques tendeurs cassés que je roule et ligature pour qu'ils ne viennent pas fouetter l'hélice. Celle-ci n'a rien, simplement des ébréchures superficielles dans le haut des pales. C'est une chance inouïe. Seul, le capot blindé en acier-nickel a résisté. La peinture enlevée, par endroits, révèle les chocs impuissants des balles allemandes !

Je signale toutes les réparations à mon mécanicien. Il faudra les effectuer avant le jour, pour pouvoir partir. Partir !... Si nous avons l'essence, et Muller qui ne revient pas !... Je regarde ma montre lumineuse impatiemment, 10 h. 20, déjà près d'une heure d'absence !

Soudain un coup de sifflet... suivi d'un deuxième... C'est lui. Dans la partie la moins sombre de la clairière je distingue sa silhouette.

— Eh bien ! père Hans.

— Monsieur le lieutenant, il y a deux caisses d'essence au château !

J'étouffe un cri de joie.

— Deux caisses ? Pleines ?

— Oui, pleines. Je suis descendu à la remise avec M. le comte, pour le vérifier. M. de Tichémont vous attend. Oh ! il voulait venir ici pour vous chercher lui-même et la demoiselle aussi... Mais je leur ai expliqué que ce n'était pas prudent et puis nous avons une autre chance : les deux domestiques sont partis il y a trois heures pour Niederbronn, appelés eux aussi par la mobilisation.

— Alors, en route pour le château, père Hans, conduisez-nous... Lâchez vos tendeurs, Kaufmann, et chargez le réservoir sur votre épaule. Il ne faut pas moisir ici. Tout de même, cent litres d'essences à la barbe des allemands, c'est un succès inespéré !

. . . . . .

Une grande salle haute, aux boiseries de chêne, quelques tableaux, des armes et des trophées de chasse, le tout éclairé par la lumière des deux lampes du billard, et debout, dans ce décor qui rappelle l'intérieur d'un vieux château de France, le comte de Tichémont. Front haut, cheveux grisonnants, œil clair, il a l'air encore très jeune. Je porte la main à mon képi et salue militairement en me nommant ; mais interrompant ma phrase d'un geste vif, M. de Tichémont vient à moi les mains tendues.

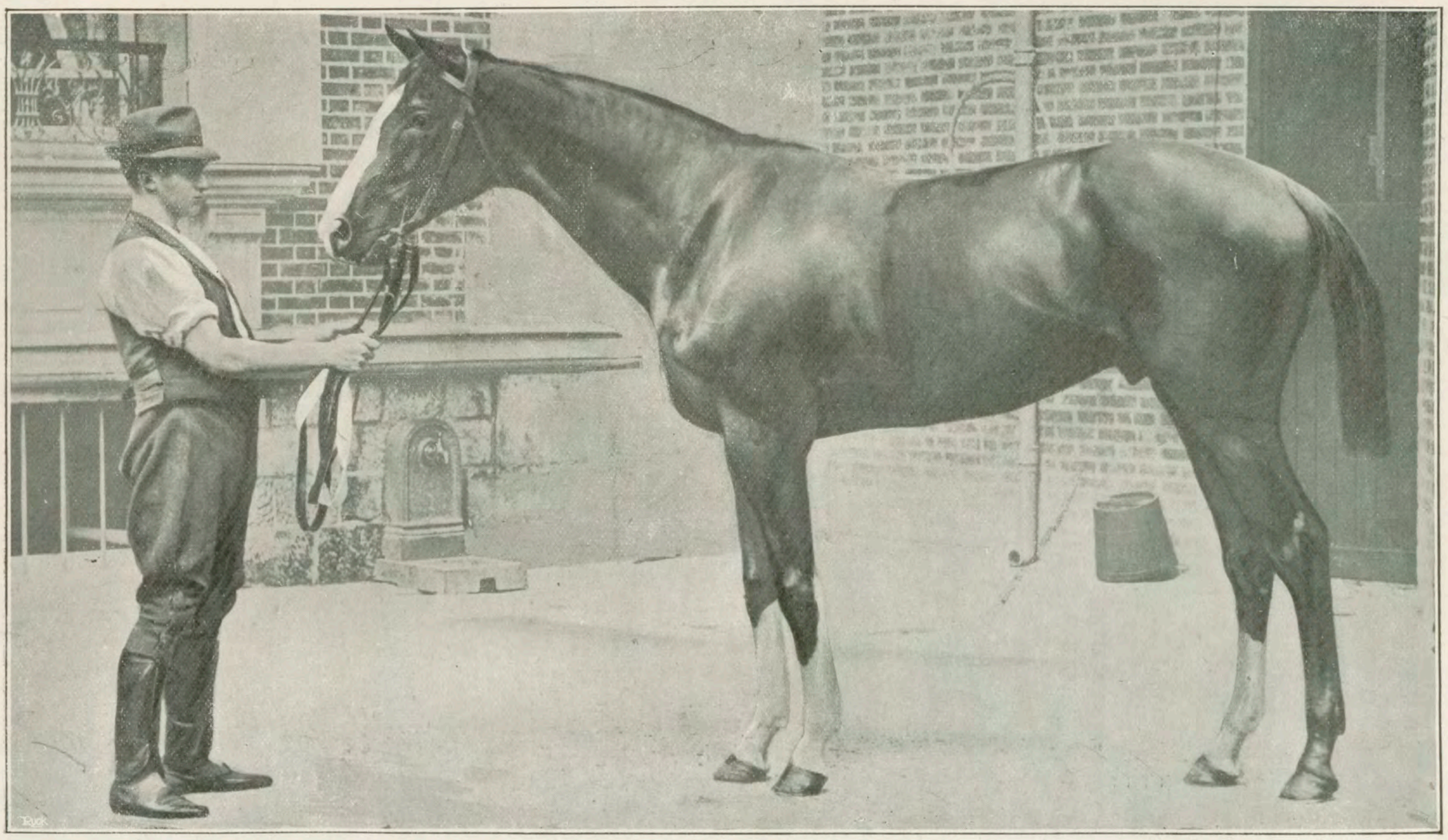
— Monsieur, me dit-il, dans le plus pur accent français, vous êtes ici chez vous. Bœrenwald est encore un coin de France, comme la maison de Hans Muller et comme tant d'autres en Alsace ! J'aurais voulu aller moi-même au devant de vous, mais Hans m'a rappelé à la prudence, et il faut en avoir car nous sommes surveillés, surtout en ces heures tragiques. Mais je veux que vous considériez tout ce qui est ici comme vous appartenant et que vous en disposiez.

Comme je remercie monsieur de Tichémont !

(Illustrations de Némesek).

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.



ELF, PAR UPAS ET ANALOGY

Elf occupe cette année la seconde place sur la liste des étalons gagnants en plat. Il vient derrière Flying Fox, avec un total de 655.465 francs.

LES ÉTALONS GAGNANTS EN 1913

PAR RENÉ RIONDET

Une fois la saison close, l'ère des statistiques est ouverte: nous allons commencer par considérer le palmarès des pères de produits vainqueurs.

Le premier coup d'œil que nous jetons sur cette liste, nous laisse une impression un peu décevante.

En effet, l'étalon qui se classe en tête est mort au début de l'année 1911 : c'est Flying Fox, à qui nous avons consacré notre dernière chronique.

Elf, qui le suit de près, est en ce moment à l'apogée de sa carrière; mais il va avoir vingt et un ans et cet âge ne nous permet plus d'entrevoir pour lui un avenir bien long.

Chouberski, qui occupe le troisième rang, est plus jeune ; il va avoir douze ans. Ce qu'on peut lui reprocher, c'est de devoir tous ses gains à un unique produit, qui a été seul à le représenter jusqu'ici.

Enfin, ceux qui se classent aux quatrième et cinquième rangs sont perdus pour nous : Maximum est mort le 4 juin 1913 ; quant à Le Samaritain, il a été exporté en Uruguay après la monte de 1910.

Nous ne devons cependant pas nous arrêter à des considérations trop décourageantes pour les années futures ; et nous allons, élargissant notre examen, envisager les trente-huit étalons, dont les produits ont gagné plus de cent mille francs au cours de la saison écoulée.

Sur ces trente-huit, il y en a d'abord deux qui font partie de l'effectif anglais : ils figurent sur notre liste par le fait de leurs produits qui sont nés en France de mères saillies en Angleterre. Ces deux étrangers sont Saint Frusquin, le père d'Ecouen, et Mackintosh, le père de Fauche le Vent.

Il en est un autre, Henry the First, que l'on doit compter comme un étalon d'Outre-Manche ; en effet, il a bien été importé en France en 1906 ; mais il était seulement loué pour trois années et, en juillet 1909, il est retourné en Angleterre. Il est permis de regretter ce départ ; car Henry the First se classa cette année au seizième rang avec 203.075 francs.

Pour Rock Sand, c'est la situation opposée. Il se trouve sur notre palmarès, en vingt-sixième place avec 144.651 francs, grâce aux produits français des poulinières qu'il a saillies aux Etats-Unis. Maintenant que le voilà installé dans notre pays, depuis la saison de monte de l'an dernier, il ne figurera plus, sauf exceptions, parmi nos reproducteurs gagnants, qu'après la campagne de 1916, dans laquelle débuteront ses deux ans.

En dehors de ces quatre étalons, que nous devons mettre à part, notre liste des vainqueurs de plus de cent mille francs comprend un disparu déjà signalé, Le Samaritain, et cinq morts : Flying Fox et Maximum, que nous avons notés plus haut ; Simonian, mort depuis le mois de mars 1910 ; Perth, mort après la monte en 1908 ; Patron, mort en 1907.

Ainsi, sur les trente-huit étalons de tête, que nous voulions considérer, il en reste vingt huit, qui vont fonctionner à la prochaine saison de monte. Nous allons les passer en revue, en les classant d'après l'âge qu'ils atteindront en 1914.

Les deux plus jeunes auront dix ans ; ce sont les deux rivaux, Sans Souci II et Mordant, qui, séparés par une encolure, ont fini premier et second dans le Grand Prix de Paris de 1907. Sur notre liste, ils restent aussi près l'un de l'autre qu'ils l'étaient à Longchamp ; mais c'est dans l'ordre inverse, Mordant occupant le vingt-troisième rang avec 154.830 francs et Sans Souci II se trouvant au vingt-quatrième avec 149.420 francs. Toutefois, Mordant marque un sérieux progrès sur l'an dernier, où ses gains s'élevaient à 33.486 francs ; tandis que Sans Souci II, dont l'actif en 1912 était de 338.195 francs, affirme un déclin, qui, étant données les circonstances de fait, ne doit être que comme une courte éclipse.

Ceux qui auront onze ans sont au nombre de quatre : Prestige, dont le succès est dû pour la plus grande part à ses deux ans ; Sly Fox, le père de Foxling ; Go to Bed, le père de Baldaquin ; Maintenon, qui, tout en se comportant honorablement ne tient pas encore les promesses entrevues lors de ses débuts.

Comme douze ans, nous avons Chouberski, le père de Brûleur ; Phœnix, dont la carrière se poursuit régulièrement.

Parmi les treize ans, qui représentent la catégorie la plus nombreuse, ce sont : Macdonald II, dont les progrès s'affirment chaque année ; Ajax, qui va profiter de la disparition de son père Flying Fox ; Airlie, qui aurait pu être le meilleur de nos étalons ; Delaunnay, dont la production brille surtout par la vitesse ; Rataplan ; Grey Plume ; Darley Dale et Lorlot.

Les reproducteurs de quatorze ans comptent, en dehors d'Ex Voto qui améliore quelque peu sa situation, deux excellents sujets : Rabelais et Irish Lad, qui se classent respectivement sixième et septième.

Nous trouvons ensuite : Retz, qui aura quatorze ans l'an prochain ; Doriclès et Véronèse, seize ans ; Fourire, dix-huit ans ; Le Roi Soleil, dix-neuf ans ; Elf et Saint-Bris, vingt et un ans ; Le Sagittaire, vingt-deux ans ; et enfin le doyen Son O'mine, vingt-trois ans.

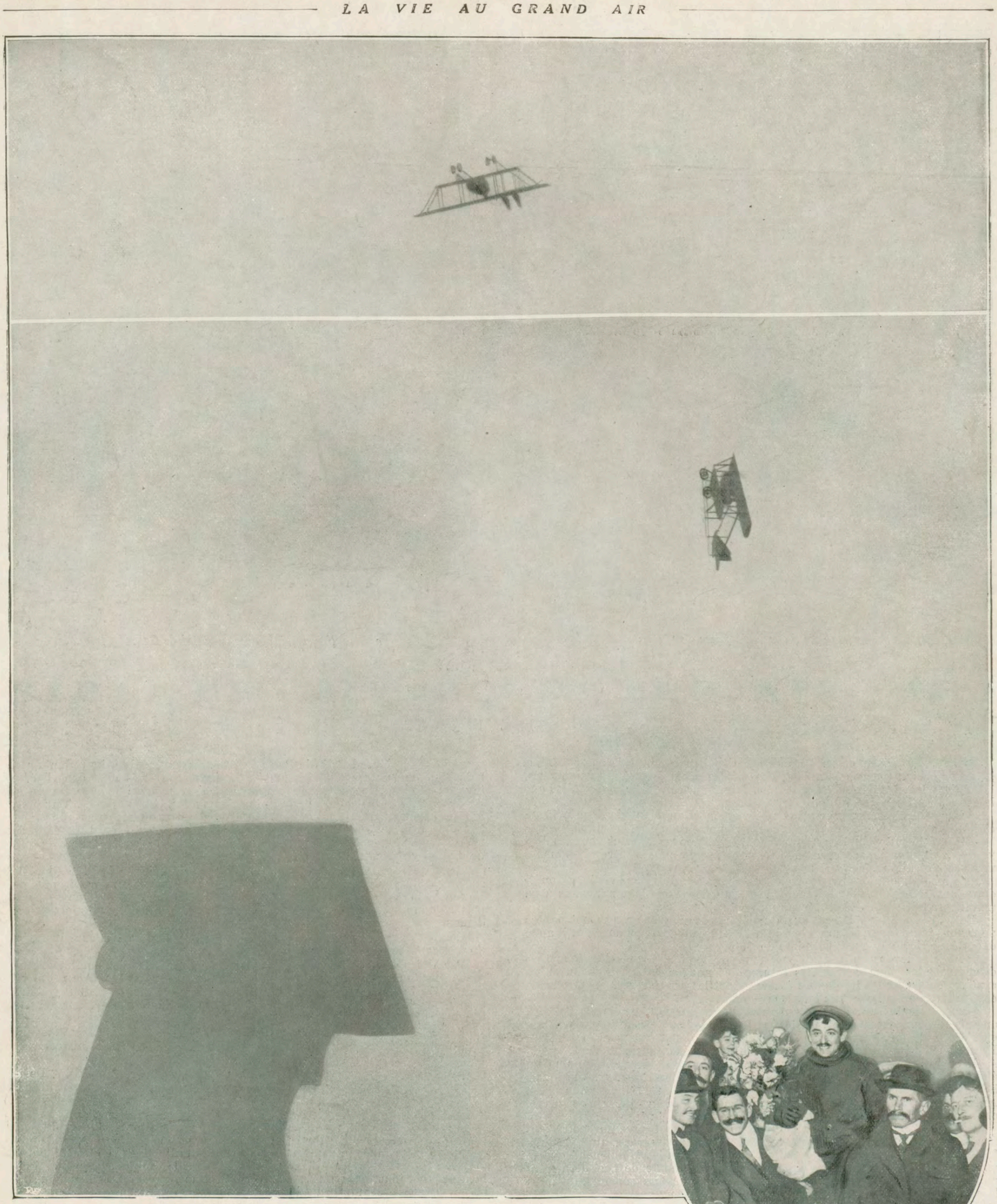
Il est à noter que, parmi ces trente-huit étalons atteignant plus de cent mille francs, il n'y en a qu'un seul, dont les trois ans aient fait leurs débuts en public cette année ; c'est Go to Bed. Il est inutile de s'en alarmer outre mesure : les exemples de Simonian ou d'Elf sont là pour nous rappeler que bien des reproductions s'améliorent au haras et nous savons par ailleurs que les succès précoces, comme ceux d'un Flying Fox, sont plutôt rares.

A un autre point de vue, sur ces trente-huit sujets, nous en rencontrons cinq, qui font partie des effectifs des haras nationaux. Ce sont : au treizième rang, Airlie ; au dix-neuvième, Véronèse ; au vingt-deuxième : Rataplan ; au ving-septième, Ex Voto ; et, au vingt-neuvième, Fourire.

Nous laissons naturellement de côté Go to Bed, dont les débuts dans le fonctionnarisme ne datent que de cette année ; il appartenait jusque-là au Comte Foy.

Nous nous abstiendrons de commenter aujourd'hui ces résultats honorables ; car nous nous réservons d'examiner d'ici peu en détail les étalons de l'Etat.

René Riondet.



UN VIRAGE DE CHANTELOUP

Chanteloup, dimanche dernier, à Juvisy, a émerveillé la foule par ses loopings stupéfiants, ses descentes-tourbillons admirables, ses vols, la tête en bas, prodigieux. Cet admirable voltigeur de l'air est le premier qui ait réussi la véritable boucle en biplan. — En haut, Chanteloup volant renversé. (Moteur Gnôme.)

LE LOOPING QUOTIDIEN

« Donnez-nous aujourd'hui notre *looping* quotidien », pourraient dire maintenant les aviateurs. On ne conçoit presque plus un pilote volant autrement que la tête en bas et les pieds en l'air. Que doivent penser les oiseaux, en voyant leurs concurrents directs faire mieux qu'eux ? L'un des plus remarquables loopers est l'ancien soldat Chanteloup, qui, déjà à Douai, avait tenté le fameux exercice sur son biplan.

LE TRIOMPHE DE CHANTELOUP

A sa descente d'appareil, Chanteloup fut porté en triomphe par la foule qui avait envahi la piste. On voit son père à ses côtés.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Ronsin, Paris.